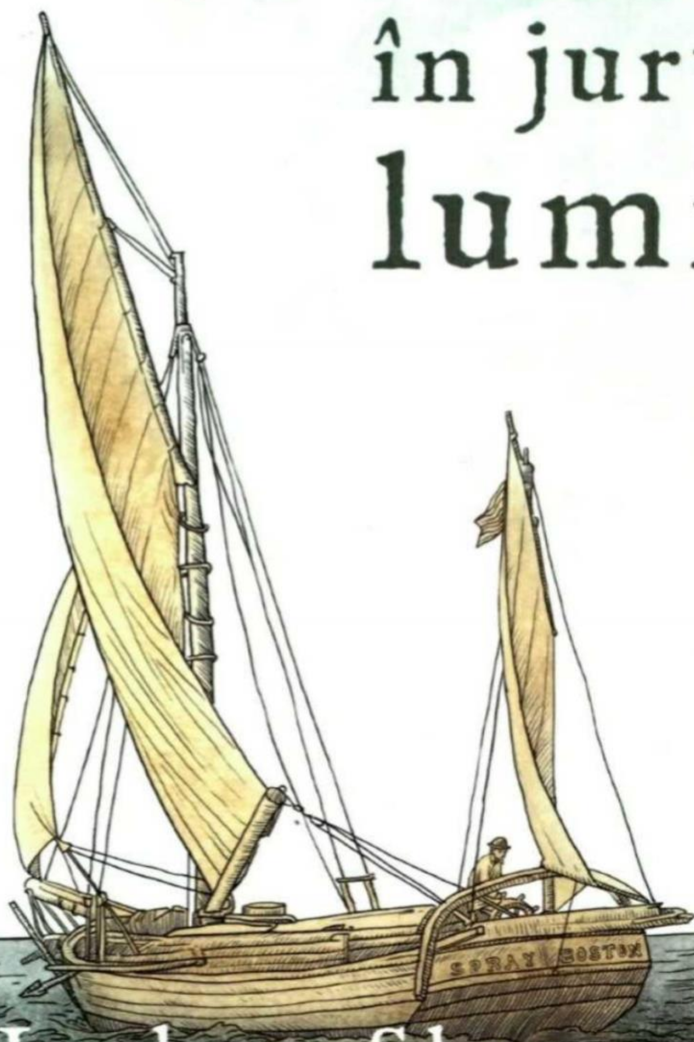
Navigând singur în jurul lumii



Joshua Slocum

sapiens

JOSHUA SLOCUM
Navigând singur în jurul lumii urmată de
Călătoria ambarcațiunii *Liberdade*

Traducere din engleză și note de
Alfred Neagu



EDITURA
ART

Redactor: Radu Lilea
Corectori: Alina Bogdan, Ioana Tudose
Tehnoredactor: Ionuț Bănuță
DTP copertă: Alexandru Daș
Ilustrații: Mircea Pop

Descrierea CiIP a Bibliotecii Naționale a României
SLOCUM, JOSHUA
Navigând singur în jurul lumii.
Călătoria ambarcațiunii *Liberdade* / Joshua Slocum;

Joshua Slocum
Sailing Alone Around the World, Boston, 1900
Voyage of the Liberdade, Roberts Brothers, Boston, 1894

Notă asupra ediției

Redăm cititorului superbele traduceri ale celor două cărți semnate de Joshua Slocum, versiuni în limba română care i se datorează lui Alfred Neagu. La revizia lor au fost îndreptate tacit erorile de ortografie prezente în textul ediției americane la redarea unora dintre cuvintele și replicile în portugheză și spaniolă, acolo unde intenția auctorială era evidentă. De asemenea, s-a făcut actualizarea toponimelor și a unor termeni științifici în acord cu normele în uz.

Nota traducătorului

In memoriam Radu Tudoran

Această traducere i se datorează lui Radu Tudoran, care l-a iubit pe Slocum ca nimeni altul. Ideea de a traduce și publica lucrările lui Slocum a apărut în serile în care ne întâlneam în apartamentul lui Tudoran din buza Cișmigiuiui, pe ușa căruia scria ing. Nicolae Bogza, și visam la mare. Eu construisem în curte la mine în urmă cu câțiva ani nava *Domnița Ralu,* un velier de șapte metri, și începusem să lucrez la mult visatul iaht de peste tréisprezece metri *Doamna Ana,* la bordul căruia scriu acum această notă. Întâlnirea mea cu Radu Tudoran s-a datorat tot mării: o colegă de editură urma să-l viziteze pentru rezolvarea unor chestiuni legate de următorul său manuscris și, știind de pasiunea mea pentru bărci, m-a invitat s-o însoțesc. La vila sa de la Snagov, scriitorul a discutat cu editoarea sa problemele cărții, iar apoi aceasta i-a spus:

— Să vi-l prezint pe Alfred Neagu, un îndrăgostit de mare.

Radu Tudoran s-a apropiat dominându-mă cu statura sa mare. Poate din timiditate n-am găsit altceva să-i spun decât:

— Domnule Radu Tudoran, m-ați nenorocit!

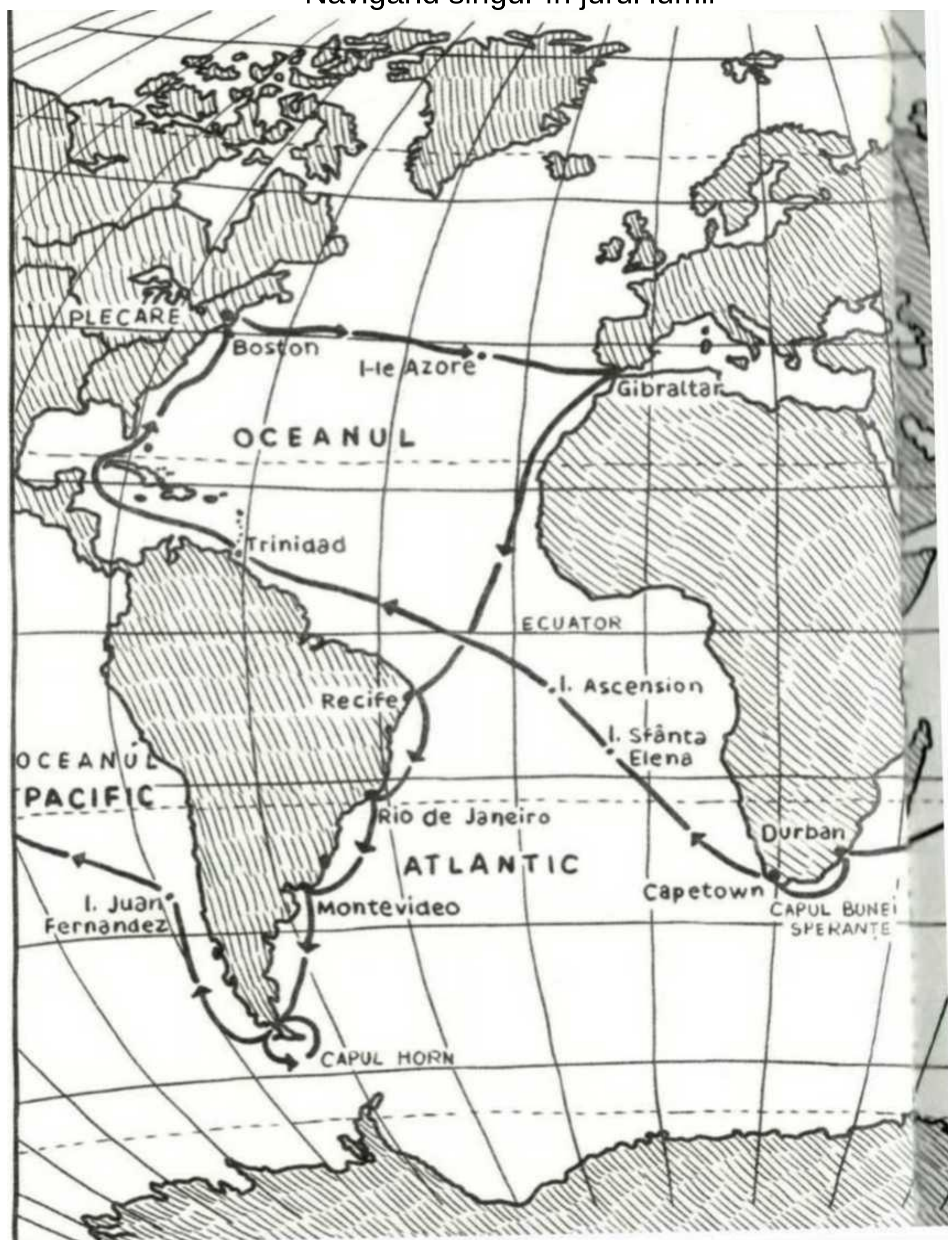
Și am văzut cum s-a schimbat la față: eu am crezut că fac o glumă bună, el a luat-o în serios. Atunci am adăugat repede, ca un fel de scuză:

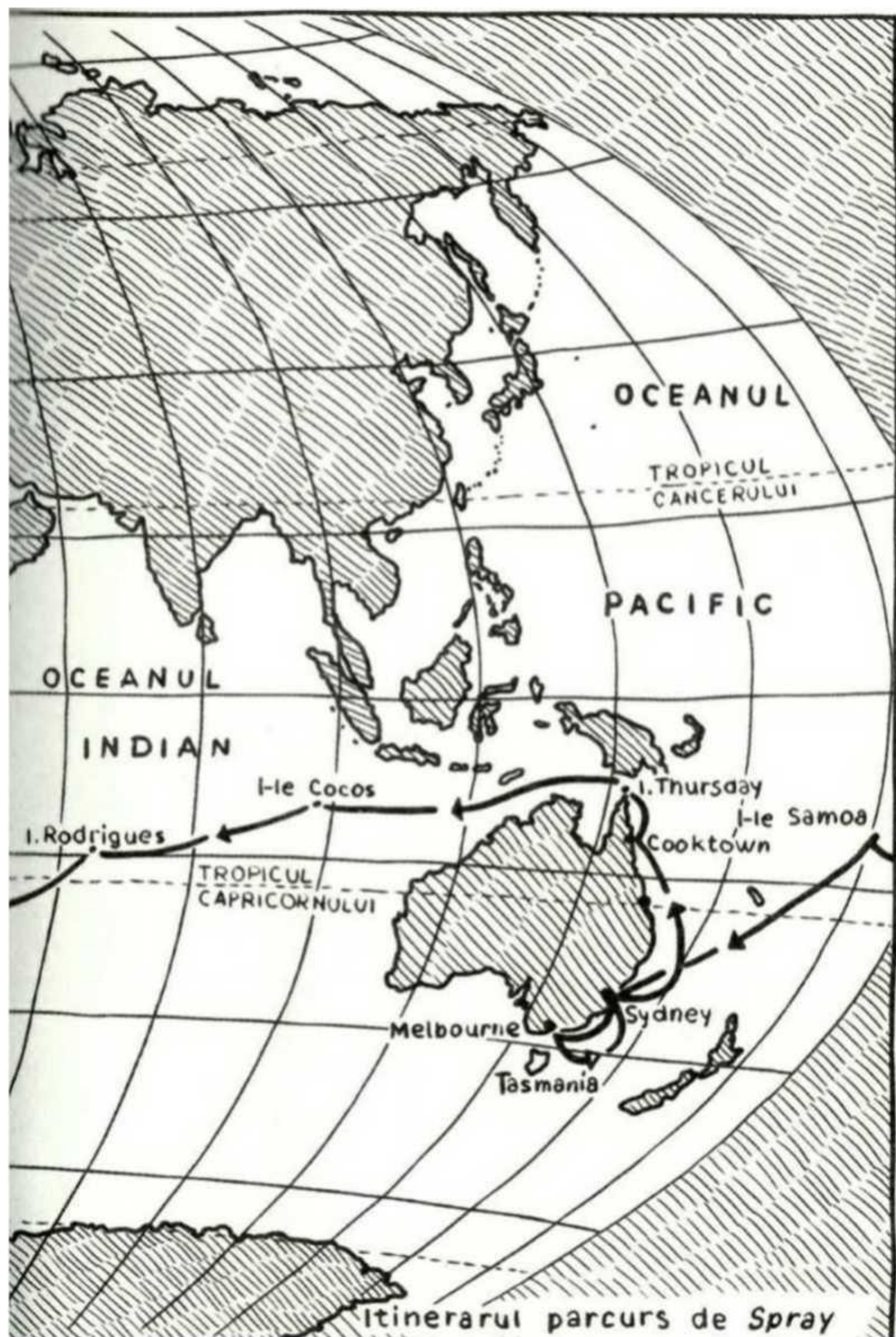
— Eram foarte crud când am citit *Toate pânzele sus!* și de atunci m-am îmbolnăvit de mare.

În momentul acela s-a relaxat și am început să ne rătăcim printre bărci și pe mări. Mi-a mărturisit dragostea sa pentru Slocum și, mai târziu, am pus la cale această traducere.

Sper că Radu Tudoran și Joshua Slocum navighează acum împreună prin locurile pe care cel dintâi le-a visat ca un mare scriitor, fără să poată ajunge acolo, iar cel de-al doilea i le arată ca un neîntrecut comandant ce este.

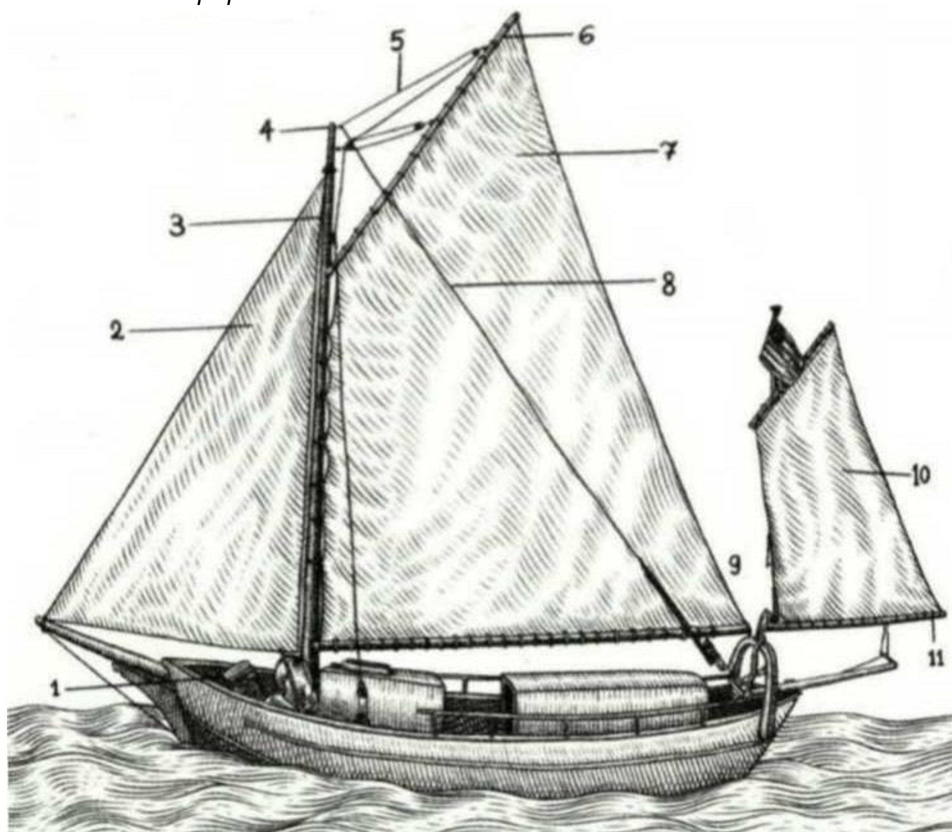
Navigând singur în jurul lumii





Itinerarul parcurs de *Spray*

1. *Cabestan*
2. *Foc*
3. *Catargul mare*
4. *Măr*
5. *Funga picului*
6. *Pic*
7. *Vela mare, randa*
8. *Balansina randei*
9. *Catargul bate-pupa*
10. *Vela bate-pupa*
11. *Ghiul Bate-pupa*



Celui care a spus:
“Spray se va întoarce."

CAPITOLUL I

Descendent sadea din Noua Scoție vădind calități yankeie.
Dragoste de mare din tinerețe. Comandant al navei *Northern Light.* Pierderea navei *Aquidneck.* O ambarcațiune cadou. Reconstruirea lui *Spray.* Semne de întrebare privind finanțarea construcției și călăfătuirea.
Lansarea lui *Spray* la apă

În minunatul ținut al Noii Scoții, provincie maritimă, există un lanț de creste numit Muntele Nord, ce domină Golful Fundy într-o parte și rodnica vale Annapolis în cealaltă parte.

Pe pantele dinspre nord nu crește decât molid rezistent, nu mai bun pentru lemn de nave și din care s-au și construit numeroase ambarcațiuni de toate categoriile. Oamenilor de pe această coastă – puternici, zdraveni, neîncovoiați – le place să concureze în lumea comerțului mondial. Și dacă locul nașterii de pe certificatul de marinar e cumva Noua Scoție, mențiunea nu e făcută într-adins ca să-l provoace pe comandantul navei.

M-am născut într-un colț de lume friguros, din zona cea mai friguroasă a Muntelui Nord, într-o friguroasă zi de 20 februarie, și sunt cetățean al Statelor Unite, yankeu naturalizat, as ta dacă cineva spune că Noua Scoție nu e provincie yankeie în adevăratul sens al cuvântului. Și după mamă, și după tată mă trag din familii de marinari. Iar dacă s-ar găsi vreun Slocum care să nu bată mările, chiar și acela ciopleşte măcar niște machete de nave și visează călătorii.

Taică-meu era un om care, dacă naufragia pe o insulă pus tie, tot ajungea acasă de avea la el un cuțit marinăresc și găsea un copac. Știa să prețuiască o navă, însă țarina vechii ferme, pe care doar un fel de ghinion i-o pusese în cârcă, îl priponea ca o ancoră. Nu se speria de o rafală de vânt, iar la congregații și la acele petreceri ca pe vremuri nu stătea în ultimele rânduri.

În ce mă privește, marea m-a fermecat de când mă știu. La opt ani bătusem de-acum golful împreună cu alți puștani, cu mari șanse de a mă îneca. Când m-am săltat flăcău, am ajuns să ocup importantul post de bucătar pe o goeletă de pescuit, dar n-am rămas multă vreme la cratiță, fiindcă echipajul a stârnit o revoltă la bord la ivirea primei mele plăcinte și mi s-a făcut vânt înainte dea apuca să strălucesc în arta culinară.

La următorul pas în drumul meu spre fericire m-am trezit marinar de rând pe o corabie cu mai multe catarge, pornit într-o călătorie în străinătate. Așa că am ajuns la comanda unei nave mâncând întâi pâinea marinarului de rând și abia apoi pe cea din salon.

Cea mai bună navă de sub comanda mea a fost minunata *Northern Light,* la care eram și coproprietar. Aveam motive să fiu mândru de ea, pentru că, pe vremea aceea, prin anii ’8o[1], era cea mai grozavă navă americană cu vele. Apoi am fost proprietar și comandant pe *Aquidneck, o* corabie mai mică, cu trei catarge, care-mi părea cel mai frumos lucru ieșit din mâna omului. Atunci când bătea vântul bine prindea destulă viteză și nu era de înlocuit cu niciun vapor. Aproape douăzeci de ani am fost comandantul ei până când am părăsit-o pe coasta Braziliei, unde a eșuat. Iar drumul de întoarcere spre New York l-am făcut, fără niciun fel de incident, la bordul am arcațiunii *Liberdade.*

Toate voiajele le-am făcut în străinătate. Am navigat transportând mărfuri sau în curse regulate, mai ales spre China, Australia, Japonia și Insulele Mirodeniilor[2]. N-am avut parte de o viață care să mă facă sa jinduiesc a mă aciua și eu cumin- le pe undeva la țărm, mai ales că aproape uitasem obiceiurile și deprinderile omului trăit pe uscat. Așa că, atunci când corăbiilor de transport a început să le meargă prost, cum s-a întâmplat în cele din urmă, și a trebuit să părăsesc marea, ce-i mai rămânea unui bătrân navigator ca mine de făcut? Mă născusem în bătaia brizei și cercetasem marea cum poate puțini au făcut-o, lăsând deoparte orice altă preocupare. În afară de mare nu mă atrăgea decât construcția de nave. Am jinduit mereu să ajung stăpân pe amândouă meseriile și, cu timpul, în mai modestă măsură, mi-am împlinit visul. În miezul celor mai amarnice furtuni, făceam calcule pe puntea unor corăbii semețe și mă gândeam care ar fi fost mărimea și genul de na vă în stare să înfrunte orice fel dc vreme și orice mare. Așa în cât călătoria pe care încep s-o relatez a fost urmarea firească nu numai a dorului meu de aventură, ci și a unei experiențe de-o viață întreagă.

Într-o zi, pe la mijlocul iernii anului 1892, eram la Boston, unde fusesem aruncat pe uscat de bătrânul ocean, ca să spun așa, cu un an sau doi înainte. Tocmai stăteam și chibzuiam dacă era cazul să solicit comanda unei ambarcațiuni și să-mi câștig pâinea din nou pe mare sau să mă apuc să lucrez pe un șantier naval, când m-am întâlnit cu un vechi prieten, căpitanul unei baleniere, care mi-a spus:

— Vino la Fairhaven și-ți dau o barcă. Dar, adăugă el, mai are nevoie de niște reparații.

Condițiile căpitanului, după ce și le-a precizat în detaliu, mi s-au părut mai mult decât satisfăcătoare. Ele cuprindeau și tot ajutorul necesar pentru a face ambarcațiunea bună de dat la apă. Eram cât se poate de încântat să accept oferta, mai ales că aflasem că nu puteam obține de lucru pe șantier dacă nu plăteam mai întâi cincizeci de dolari unei societăți, iar în ce privește comanda unui velier, ei bine, nu prea mai aveam de unde alege. Aproape tuturor navelor noastre cu pânze le fuseseră retezate catargele, fiind transformate în șlepuri pen tru cărbune,

[1] Este vorba despre a noua decadă a secolului al XIX-lea.

[2] Referire la Insulele Moluce.

remorcate, în mod umilitor, de nări, din port în port, în vreme ce mulți căpitani vrednici aruncaseră ancora, trăgând definitiv la țărm.

A doua zi m-am și înființat la Fairhaven, vecin cu New Bedford, pentru a descoperi că prietenul meu pusese la cale un fel de glumă. Vreme de șapte ani ținta batjocurii fusese chiar el. Barca se dovedi a fi un slup, bătrân de tot, pe nume *Spray,* despre care vecinii spuneau că ar fi fost construit în primul an al erei noastre. Fusese, de altfel, cu multă dragoste sprijinit cu proptele, pe un teren ceva mai departe de țărm și era acoperit cu o prelată. Cred că nici nu mai e nevoie să spun că locuitorii Fairhavenului sunt oameni chibzuiți și atenți la ce-i în jur. Așa că, vreme de șapte ani, s-au tot mirat:

— Mă întreb ce are de gând căpitanul Eben Pierce cu bătrânul *Spray?*

în ziua în care mi-am făcut apariția, au început să circule tot felul de zvonuri: iată că, în cele din urmă, a venit unul să se ocupe de vechiul *Spray.*

— Bănuiesc că-l desfaceți, așa-i?

— Nu, am de gând să-l fac la loc.

Mare a fost uimirea.

— Și merită cheltuiala?

Iată întrebarea la care am fost nevoit să răspund vreme de un an și mai bine, declarând că am să-l fac să merite.

Am doborât cu toporul un stejar falnic din apropiere, pentru a-i face chila, iar fermierul Howard, pentru o mică sumă, mi l-a cărat la locul construcției, plus lemn suficient pentru structura noii ambarcațiuni. Dintr-un cazan și o oală mi-am încropit o instalație de aburit. Lemnul pentru coaste, fiind din trunchiuri drepte de copăcei, îl fasonam și apoi îl băgăm la abur până devenea flexibil, după care era îndoit pe un buștean, legat și înțepenit așa până se rigidiza. În fiecare zi, sub mâinile mele ceva prindea formă, iar vecinii, mai cu vorba, mai cu gluma, îmi făceau munca ușoară. Zi mare pe șantierul *Spray* când a fost pusă noua etravă la locul ei și prinsă de chilă! Au venit căpitani de baleniere de cine știe unde numai să urmărească operația.

Toți într-un glas au decretat-o „prima-ntâi”, socotind-o nimerită „să spargă gheață”. Cel mai bătrân căpitan mi-a strâns mâna cu căldură când au fost puse varangele, declarând că nu vedea niciun motiv ca *Spray* să nu despice cu prova apele din largul coastelor Groenlandei. Mult prețuita etravă era durată din inima celui mai grozav stejar alb de câmpie. Etrava asta mai târziu a despicat în două un recif de corali, în apropiere de Insulele Cocos, fără să pățească nimic. Nu s-a văzut vreodată lemn mai bun de navă decât stejarul alb de câmpie. Și varange le, și toate coastele au fost făcute din același lemn ținut la abur și îndoit să capete forma trebuitoare. Prin martie, când m-am apucat serios de treabă, n-a fost prea ușor. Era o vreme friguroasă și, cu toate astea, aveam parte de o groază de supraveghe tori, dornici, nevoie mare, să mă ajute cu sfaturile lor. Când se arăta în zare câte un căpitan de balenieră, mă rezemam în bar dă și apoi sporovăiam o vreme de-ale noastre.

New Bedford, patria căpitanilor de baleniere, e legat de Fairhaven printr-un pod,

așa că se poate foarte bine veni pe jos. Iar mie mi se părea că aceștia nu-și croiau drum spre șantierul meu destul de des pe cât aș fi vrut. Una dintre minunatele povești despre vânătoarea de balene în apele arctice m-a făcut să pun două rânduri de guseuri în corpul lui *Spray* ca să poată sparge gheața.

În vreme ce lucram, anotimpurile treceau iute. Abia am terminat de pus coastele ambarcațiunii mele că merii au dat în floare. Îndată s-au arătat și bănuțeii și cireșele. Nu departe de locul unde vechiul *Spray* dispăruse, odihnea cenușa lui John

Cook, unul dintre venerații părinți pelerini[3] ai națiunii. Așa că noul *Spray* s-a înălțat pe pământ sfințit. De pe puntea ambarcațiunii n-aveam decât să întind mâna ca să adun cireșele care creșteau în copacul ce umbrea modestul mormânt. Scândurile pentru bordaj, pe care îndată am și început să le așez, erau din lemn de pin de Georgia, de un țol și jumătate grosime. Fixarea bordajului a fost treabă plicticoasă, dar, după ce am pus filele, călăfătuirea deveni o joacă. Marginile din afară ale filelor se căscau puțin, numai bine ca să bag calafatul, însă cele din interior erau atât de strânse că nu puteam zări lumina printre ele. Toate îmbinările erau prinse cu șuruburi și piulițe, strânse bine de corpul navei, să nu am bătaie de cap cu ele. Am folosit o mulțime de șuruburi cu piuliță și în al te părți ale construcției, în total vreo mie. Dorința mea era să am o ambarcațiune trainică și durabilă.

În asigurări e o prevedere, cum că o barcă veche pe care o cârpești, veche rămâne până ce-o refaci cu totul. Treptat, *Spray* și-a primenit ființa atât de mult, încât era greu de spus în ce moment a răposat ambarcațiunea cea veche și când a început să existe cea nouă, dar asta nici că mai conta. Am făcut perete le dinăuntru din grinzi de stejar alb de cincisprezece țoii înălțime și l-am îmbrăcat în scândură de pin alb de șapte optimi de țol. Grinzile se îmbucau în scândura punții groasă de doi țoii, iar la urmă le-am înțepenit cu pene subțiri de cedru. Și au ră mas perfect etanșe de atunci. Am durat puntea din scândură de pin alb de un țol jumătate pe trei țoii, prinsă în cuie de traversele fasonate la rândul lor din lemn de pin galben de Georgia, șase pe șase țoli, așezate la distanța de trei picioare una de alta.

Pe punte aveam un capac peste spiraiul principal, de șase pe șase picioare, deasupra bucătăriei, și un alt capac mai spre pupă de zece pe douăsprezece picioare pentru intrarea în cabină. Amândouă se ridicau cam cu vreo trei picioare deasupra punții și lăsau destul de mult loc în interior pentru a-ți îngădui să stai drept. De-a lungul pereților cabinei, sub punte, mi-am încropit o cușetă de dormit, rafturi pentru diverse mărunțișuri și n-am uitat să amenajez un loc pentru cutia de medicamente. În santina din mijloc, adică în spațiul de sub punte dintre cabină și bucătărie, a rămas loc pentru proviziile de apă, carne sărată și așa mai departe,

---

[3] E vorba despre primii coloniști englezi de pe teritoriul de azi al statului american Massachusetts, stabiliți aici în 1620.

să-mi ajungă preț de mai multe luni.

Fiind terminată coca, durată trainic, pe cât de trainice pot fi lemnul și metalul, și încheind și împărțirea încăperilor de sub punte, m-am apucat de călăfătuirea bărcii. Pe unii îi încercau mari temeri că operația asta n-avea să-mi prea reușească. Chiar și pe mine m-a bătut, la un moment dat, gândul că ar fi fost mai bine să angajez un călăfătuitor de meserie. Despre prima miș care cu dalta specializată asupra bumbacului de calafat, de ca re eu gândeam că era bine făcută, alții au zis pe dos:

— O să iasă afară, mi-a strigat un individ din Marion, care trecea cu un coș cu scoici în spinare.

— O să iasă, a întărit un altul, din West Island, când m-a văzut că bag bumbac în îmbinările dintre file.

Chiar și domnul Ben J., cunoscută autoritate în materie de baleniere, despre a cărui minte se spunea totuși că o cam luase razna, m-a întrebat, mai degrabă încredințat că așa o să fie, da că nu socoteam că bumbacul are să iasă.

— Și cât de repede o să iasă? a strigat la el prietenul meu căpitanul, care la viața lui, fusese remorcat de mulți cașaloți.

Ia spune-ne dumneata cam cât de repede are să iasă? s-a burzuluit el. Ca să știm și noi și să ajungem la timp în port.

Totuși, am mai tras peste bumbac încă un rând de câlți, așa cum avusesem de gând să fac încă de la început. Bumbacul n-a ieșit deloc. După ce s-a isprăvit și călăfătuitul, am dat fundul cu două rânduri de vopsea pe bază de cupru, iar părțile laterale și pereții cu două rânduri de vopsea albă de plumb.

Atunci a venit cu o navă și cârma, pe care am vopsit-o și a doua zi *Spray* era lansat la apă. Și, în vreme ce se îndrepta spre locul unde odihnea vechea ancoră mâncată de rugină, *Spray* plutea ca o lebădă.

Când a fost terminat, *Spray* avea treizeci și șase de picioare și nouă țoli lungime, paisprezece picioare și doi țoli lățime, iar pescajul de patru picioare și doi țoii, masa netă fiind de nouă tone și cea brută de 12,71 tone.

Apoi am fixat catargul, un falnic molid de New Hampshire, și toate celelalte accesorii necesare pentru o scurtă croazieră.

Pânzele s-au întins și a început să zboare cu mine și căpitanul Pierce la bord, prin Golful Buzzard, într-o croazieră de probă excelentă. Acum, singura grijă a prietenilor mei rămași pe țărm era:

— Dar a meritat banii?

Noua mea ambarcațiune a costat 553,62 de dolari – materialele – și tréisprezece luni de muncă făcută de mine. Am mai stat câteva luni la Fairhaven, fiindcă acum găseam, din când în când, de lucru în port, la câte o balenieră care trebuia reparată, și așa a trecut ceva vreme.

CAPITOLUL II

Cum am eșuat ca pescar. Proiectul unei călătorii în jurul lumii. De la Boston la Gloucester. Pregătiri pentru traversarea oceanului. Jumătate de luntre în loc de barcă de salvare. De la Gloucester spre Noua Scoție.
Zgâlțâit bine de apele natale. Printre vechi prieteni

Un sezon întreg am stat în ambarcațiunea mea cea nouă și am pescuit în lungul coastei, ca să descopăr că nu eram des tul de priceput să pun momeala în cârlig. Dar a venit și vremea să ridic ancora și să pornesc cu adevărat pe mare. Mă hotărâsem să fac o călătorie în jurul lumii. Cum încă de dimineață, în ziua de 24 aprilie 1895, bătea un vânt prielnic, pe la amiază am săltat ancora, am ridicat velele și m-am despărțit de Boston unde *Spray* fusese amarat bine, la adăpost, toată iarna.

Sirenele sunau de ora douăsprezece când slupul țâșni cu toate pânzele sus. Am făcut întâi o scurtă voltă spre ieșirea portului, apoi, redresând nava am îndreptat-o spre larg, cu ghiul largat spre babord și am zburat pe lângă pontoane. Un fotograf aflat la East Boston, pe digul dinspre mare, a făcut o poză chiar când *Spray* gonea pe lângă el cu pavilionul înălțat și fluturând în vânt. Îmi simțeam inima bătând cu putere. În aerul înviorător călcam cu pași ușori pe punte. Simțeam că nu mai exista cale de întoarcere și că mă angajasem într-o aventură a cărei semnificație o înțelegeam pe deplin.

Nu am cerut sfatul nimănui, fiindcă, în ceea ce privea marea, aveam dreptul să mă bazez pe propriile păreri. Am înțeles cât se poate de limpede că și cei mai buni marinari se pot des curca chiar mai greu decât mine de unul singur, așa cum eram, atunci când am văzut, la nicio leghe depărtare de docurile Bostonului, un vapor mare – care avusese echipaj complet, suficienți ofițeri și un pilot la bord – zăcând eșuat, rupt.

Era *Venetian.* Se frânsese în două pe un recif. Și astfel, chiar în primul ceas al voiajului meu solitar am avut dovada că

Spray putea avea o soartă mai bună decât acel vapor cu echipaj complet, fiindcă eu ajunsesem de-acum mai departe decât el.

— *Spray,* ține minte și bagă de seamă! i-am spus cu voce tare navei mele în vreme ce despica, în tăcere, ca fermecată, valurile golfului.

Vântul s-a întețit, *Spray* a dublat farul Insulei Deer cu o viteză de șapte noduri. După ce l-a depășit, *Spray* a pus pro va pe Gloucester, de unde urma să procur câteva din cele necesare pescarului pe mare. În Golful Massachusetts, valuri dansând vioaie au întâmpinat iahtul la ieșirea din port, explodând în miriade de diamante strălucitoare, care-1 învăluiau din toate părțile, de fiecare dată când intra

cu prova în talaz. Era o zi minunată, cu un soare puternic, fără pic de nor.

Fiecare picătură de apă aruncată în aer devenea o nestemată, iar *Spray,* onorându-și numele[4] pe măsură ce-și croia drum prin valuri, fura șiraguri de mărgele și tot de atâtea ori le arunca înapoi. Fiecare dintre noi am văzut micile curcubeie ce se formează în jurul provei, dar, în ziua aceea, prova lui *Spray* avea un halou cum nu mai văzusem niciodată. Părea că și îngerul său păzitor pornise la drum cu noi. Așa am citit eu semnele mării.

Curând, promontoriul semeț de la Nahant se arătă în travers, apoi Marblehead rămase în urmă. Erau și alte ambarcațiuni care se îndreptau spre larg, dar niciuna nu reuși să-l întreacă pe *Spray,* care gonea pe drumul său. În vreme ce treceam pe lângă farul de la Norman's Woe am auzit dangătul deprimant al clopotului; am ținut apoi destul de aproape de reciful de care s-a izbit goeleta *Hesperus.* „Oasele" epavei albeau pe țărm în traversul meu, unde fuseseră aruncate de valuri. Vântul se înteți și mai mult, am largat randa pentru a slăbi presiunea asu pra cârmei, dar nu prea puteam să mai țin nava în acel vânt cu toată randa ridicată. O goeletă de dinaintea mea coborâse de-acum toate pânzele și se îndrepta spre port cu catargele goale, fiindcă se pornise vânt puternic. Când *Spray* a trecut pe lângă ea, am văzut că pierduse unele pânze, iar de arboradă îi mai atârnau fâșii de velă, urmările unui gren.

M-am îndreptat spre un golf mic, un colț atrăgător al portului Gloucester, port foarte bun, ca să-i fac din nou o revizie generală lui *Spray,* să mai chibzuiesc o dată asupra călătoriei și să-mi limpezesc sentimentele, plus că mai aveam atâtea al tele de făcut. Când micul meu iaht intră în plină viteză acoperit de spumă, apele golfului aveau și ele creste albe. Era prima oară când ancoram într-un port de unul singur, pe o ambarcațiune, nu contează mărimea, conducând-o printre celelalte nave. Câțiva bătrâni pescari o luară la fugă către che iul spre care se îndrepta *Spray,* lăsând în urmă o dâră de spu mă, de parcă avea de gând să se zdrobească de el. Habar n-am cum de am evitat o nenorocire; aproape cu inima la gură am lăsat timona din mână, m-am repezit la provă și am coborât focul. Bineînțeles că a intrat acum în vânt și, abia-abia înaintând, și-a lipit obrazul de un stâlp de ancorare în colțul din vânt al cheiului, dar atât de ușor că n-ar fi vătămat un ou.

Simulând indiferența totală, am trecut barbeta pe după stâlp și barca era ancorată. Și atunci cei câțiva adunați pe chei izbucniră în urale.

— Nici zece de-ați fi fost la bord n-ați fi reușit mai bine, mi-a strigat un bătrân căpitan.

Nici pe departe nu eram zece la bord, dar n-am scos o vor bă, am aruncat, ca din întâmplare, o privire indiferentă, care părea să zică: „Ce mare lucru?", fiindcă mă urmăreau cei mai pricepuți marinari din lume și nu voiam să apar în ochii lor drept un ageamiu. În plus, îmi doream să mai stau câteva zile în Gloucester. De-

---

[4] Jet de apă, aerosoli (engl.).

aș fi scos un singur cuvânt, cu siguranță aș fi trădat că încă eram emoționat și de-abia îmi trăgeam sufletul.

Am adăstat vreo două săptămâni, făcând rost de diferite lucruri care se găseau mai ușor aici și care îmi erau necesare pentru o astfel de călătorie. Proprietarii debarcaderului unde ancorasem aveau numeroase nave de pescuit, așa că mi au încărcat la bord o grămadă de cod uscat, precum și un butoi de ulei, ca să mai liniștesc valurile în timpul furtunii. Și ei erau tot niște bătrâni căpitani și s-au arătat foarte interesați de această călătorie. Mi-au mai dăruit pentru *Spray* un felinar de pescar, care, după cum am descopeiit, lumina la mare distanță de jur împrejur. Și dacă o navă era în stare să dea peste o ambarcațiune ce avea un felinar atât de puternic, atunci ar fi in trat chiar și într-un far plutitor. Au mai ajuns la bord o gafă, o cange și un halău, fără de care un bătrân pescar spunea că nu se putea să pornesc în călătorie. De asemenea, din partea cealaltă a golfului, mi-a parvenit o cutie de vopsea cu cupru, un bine-cunoscut produs împotriva vegetației crescute pe cocă, care avea să-mi prindă bine multă vreme după aceea. Am și dat două straturi de vopsea pe fundul cocii, în vreme ce *Spray* zăcea pe uscat, în timpul unui reflux.

Ca să pot lua cu mine și o bărcuță, m-am chinuit să retez în două o luntre pescărească, căreia i-am potrivit niște scânduri la capătul tăiat. Acum puteam să salt pe punte și să cobor jumătatea aceea de luntre cu destulă ușurință, folosindu-mă de o fungă de ridicare cu cârligul căreia prindeam un sapan încropit de mine tocmai în acest scop. Mi-ar fi venit destul de greu și n-aș fi reușit să mânuiesc singur o luntre întreagă. Era limpede că nici nu aveam loc pe punte decât pentru o jumătate de barcă; tot era mai bine decât deloc, fiind, oricum, de ajuns pentru un singur om. Am mai băgat de seamă că noua ambarcațiune abia încropită putea sluji de minune drept albie de spălat și de cadă de baie când era plasată de-a curmezișul navei. În această ultimă calitate, luntrea mea retezată avea să-și dobândească atâta faimă in timpul călătoriei, încât o femeie care mi-a spălat hainele în Samoa nu voia să renunțe la ea cu niciun chip. Dintr-o ochire a văzut că avea dinainte o invenție care întrecea orice cuvânt adus de misionarii yankei în arhipelag și ținea morțiș să pună mâna pe ea.

Acum nu mă mai apăsa decât grija de a-mi cumpăra un cronometru, necesar în timpul călătoriei. După noile canoane ale navigației, se presupune că niciun marinar nu-și poate găsi drumul fără un astfel de instrument. Și eu începusem să cred la fel.

Vechiul meu cronometru, care fusese bun la vremea lui, nu mai mergea de mult timp. Ca să-l curăț și să-l reglez m-ar fi costat cincisprezece dolari. Cincisprezece dolari! Avusesem motive întemeiate să las ceasul acasă, în plata Domnului! Aveam un felinar puternic, iar o doamnă din Boston mi-a trimis bani pen tru o lampă mare, cu două arzătoare, care noaptea îmi lumina cabina, iar ziua, cu niște mici improvizații, îmi slujea drept mașină de gătit.

Astfel înzestrat, eram din nou gata pentru a porni pe ma re și pe 7 mai am ridicat velele. Cum nu prea era loc de manevră, *Spray,* care pornise grăbit, a zgâriat

vopseaua unei vechi ambarcațiuni de agrement, abia chituită și vopsită pentru sezonul de vară, aflată pe șenaiul navigabil.

— Și cine plătește pagubele? au strigat cei care tocmai o vopseau.

— Eu! le-am răspuns.

— Cu scota randei, se auzi ca un ecou glasul căpitanului de pe *Bluebird,* aflat în apropiere, ceea ce în limbajul lui voia să însemne că dus eram de-acum.

Nu era cazul de plătit niște vopsea care abia dacă depășea cinci cenți, dar între bătrâna barabaftă și *Bluebird,* care pre luase cazul meu. Se încinse un scandal atât de mare, încât mo tivul inițial al disputei fu cu totul dat uitării. Oricum, nu mi-a fost trimisă nicio notă de plată.

în ziua plecării din Gloucester, am avut parte de o vreme blândă. Când *Spray* se îndreptă spre ieșirea din golf, dinainte mi se înfățișă o priveliște minunată: în fața unei fabrici, o clă dire înaltă, se vedea o mulțime fluturând batiste și șepci. La ferestrele clădirii, de sus până jos, se ițeau chipuri drăgălașe care zâmbeau în semn de *bon voyage.* Unii strigară la mine, voind să afle încotro o luasem și de ce pornisem singur. De ce?

Când m-am prefăcut că vreau să mă alătur celorlalți, o sută de perechi de brațe s-au întins în direcția mea spunându-mi: „Vino”, dar țărmul pentru mine era primejdios! Barca își croia drum din golf, luptându-se cu un vânt ușor dinspre sud-vest și, cam pe la amiază, a lăsat în urmă Promontoriul de Est, fiind saluta tă iarăși cordial, ultimul semn dintr-o serie de manifestări de bunăvoință arătate lui *Spray* de către orașul Gloucester. Dincolo de promontoriu, vântul se înteți și, lunecând mai departe cu ușurință, *Spray* depăși curând farurile Insulei Thatcher.

După care, stabilindu-i drumul spre est, după busolă, pentru a depăși pe la nord Bancul Cashes și Stâncile Amen, m-am așezat să chibzuiesc la toate din nou și m-am întrebat, încă o dată, dacă era bine să trec dincolo de banc și de stânci sau nu.

Declarasem, e drept, că voi naviga cu *Spray* în jurul lumii, da că nu mă vor împiedica pericolele mării, și o spusesem cu destulă convingere. Contractul de navigație, încheiat cu mine însumi, mă obliga, așa că am mers mai departe. Spre seară am pus iahtul în pană, am luat un cârlig de pescuit și niște momeală, le-am slobozit în adânc, la treizeci de brațe, la margi nea Bancului Cashes, pentru peștii de pe fundul apei. Până la lăsarea întunericului, cu puțin noroc, aveam pe punte trei bucăți de cod, două de egrefin, un merlucius și, mai bun decât toți, un calcan mai mic, foarte vioi și dolofan. Aici, mi-a trecut mie prin minte, ar fi locul nimerit să-mi fac o rezervă de pro vizii pe lângă cele pe care le luasem. Așa că am lăsat o ancoră de derivă, care avea să mă țină cu prova în vânt. Cum curentul era spre sud-vest, în sens contrar vântului, eram cât se poate de sigur că dimineața voi fi cu *Spray* tot lângă banc sau prin apropierea lui. Apoi, asigurând parâma și ridicând felinarul cel mare în greement, m-am dus, pentru prima dată de când eram singur pe mare, la culcare, dar nu ca să dorm, ci să moțăi și să visez.

Demult, citisem despre o goeletă de pescuit care nimeri se cu ancora în spinarea unei balene și fusese remorcată cu mare viteză pe o distanță apreciabilă. Și exact așa păți și *Spray…* În visurile mele. Iar când m-am trezit, n-am putut să

scap cu totul de imaginea asta și mi-am dat seama că scurtul meu răgaz de odihnă fusese tulburat de vântul care sufla cu putere și de valurile mari care se porniseră. Zdrențe de nori treceau pe fața lunii. Se cocea o furtună. De fapt, se și porni se. Am terțarolat velele, apoi am virat[5] ancora de derivă, lă sând numai atâta velatură câtă putea suporta iahtul, după care l-am îndreptat pe Spray *spr*e farul Monhegan și am ajuns acolo înainte de ivirea zorilor, în ziua de 8. Cum vântul se dezlănțuise, m-am refugiat în adăpostul de la Round Pond, care e un mic port la est de Pemaquid. Aici am adăstat o zi întreagă, în vreme ce vântul șuiera prin pinii de pe țărm. Dar a doua zi s-a făcut vreme destul de bună, am luat-o în larg și, pentru prima oară de când plecasem de la Cape Ann, am fă cut însemnări în jurnalul de bord, fără să uit a nota pe larg aventura mea cu balena.

Îndreptându-se spre est, *Spray* s-a întins la drum pe o mare liniștită, de-a lungul coastei, printre numeroasele insule. În seara aceleiași zile de io mai, a ajuns în apropierea unei insule destul de mari, căreia am să-i zic întotdeauna Insula

Broaștelor, fiindcă Spray a fost vrăjit de un milion de orăcăieli.

Ne-am îndreptat după aceea spre Insula Păsărilor, numită și Stânca Gannet, unde e ridicat un far puternic, cu lumină in termitentă, care a măturat puntea lui *Spray* atunci când am alunecat pe sub razele sale și prin umbre. Apoi, punând capul spre Insula Briar, a doua zi după-amiază am întâlnit mai multe nave în zona vestică de pescuit. Am stat de vorbă cu cei de pe o ambarcațiune aflată la ancoră și mi-au dat indicații greșite cu privire la drumul de urmat. *Spray* a luat-o drept peste bancul de sud-vest, înfruntând cel mai amarnic val de maree în Golful Fundy, și am ajuns la Westport, în Noua Scoție, unde petrecusem opt ani pe vremea când eram flăcău.

S-ar putea ca oamenii de pe vasul de pescuit să-mi fî spus „est-sud-est”, exact direcția pe care o aveam atunci când i-am strigat, cerându-le informația. Dar mie mi s-a părut că au zis „est-nord-est”, așa că am pus cârma pe noua direcție. Înainte de a catadicsi să-mi răspundă, căpitanul profită de prilej pen tru a-și satisface propria-i curiozitate și a afla de unde veneam, dacă, într-adevăr, navigam singur și dacă nu aveam „nici câine, nici mâță” cu mine. Era pentru prima dată, după o viață întreagă petrecută pe mare când, la solicitarea unei informații, mi se răspundea cu o întrebare. Cred că individul trebuie să fi fost din Foreign Islands. De un lucru sunt totuși sigur, și anume că individul nu era din Insula Briar, fiindcă s-a ferit de un val trecut peste balustradă și, oprindu-se să-și șteargă apa de pe față, a scăpat un cod minunat pe care aproape că-l săltase la bord. Unuia din insula Briar nu i s-ar întâmpla așa ceva pentru că, e lucru știut, fie că are, fie că n-are pește în cârlig, el nu se ferește niciodată din calea valului și-și caută mai departe de strunele lui, trage de ele sau le joacă în apă. Ba, mai mult decât atât, l-am văzut pe vechiul meu pri eten diaconul W.D., adevărat om al acestei insule, cum, în vreme ce asculta slujba

---

[5] A readuce la bord lanțul și ancora.

în mica biserică de pe deal, și-a întins frumos brațul peste banca în care stătea spre culoar, mișcând mâna în sus și-n jos, de parcă ar fi săltat o sepie de momeală.

spre marea încântare a tinerilor care n-au priceput că, pentru a prinde un pește ca lumea, ca lumea trebuie să joci și momeala – iar acest lucru îl preocupa în cel mai înalt grad pe diacon.

Am fost foarte încântat când am ajuns la Westport. După scuturătura de care avusesem parte în hula aceea cumplită dinspre sud-vest, orice port ar fi fost încântător, dar gândul de a mă afla din nou printre vechii mei colegi de școală mă bucura și mai tare. Eram în 13 ale lunii, iar 13 e numărul meu norocos, lucru remarcat cu mult înainte. Doctorul Nansen[6] a pornit în căutarea Polului Nord având la bord un echipaj format din tréisprezece oameni. Probabil auzise și el de reușita mea deo sebită: cu cea mai extraordinară navă ajunsesem cu bine în

Brazilia, având tot atâția oameni în echipaj. Eram bucuros să văd din nou stâncile Insulei Briar – pe toate le știam. Prăvăli oara de după colț, pe care n-o mai zărisem de treizeci și cinci de ani, rămăsese aceeași, numai că părea și mai mică; sigur era acoperită cu aceeași șindrilă. Că doar cine putea ști mai bine decât mine acoperișul acela unde noi, băieții, pândiserăm nopți în șir o pisică neagră – trebuia prinsă neapărat într-o noapte cu beznă deplină – ca să-i luăm blana și să facem din ea o legătoare, pentru un biet șchiop?! Pe vremea când eram copii, acolo locuia Lowry, croitorul. Cât trăise își iubise arma și în buzunarul de la haină avea, totdeauna, niște praf de pușcă desfăcut. De obicei ținea în gură o pipă scurtă din lut. Într-un moment de ghinion, și-a pus pipa aprinsă în buzunar, taman peste pulbere. Domnul Lowry era un excentric.

Pe Insula Briar, l-am ridicat din nou pe *Spray* pe uscat și i-am cercetat îmbinările, dar am văzut că nici măcar încercări le la care îl supusese acel vânt de sud-vest nu reușiseră să-l șubrezească. În largul mării tot vreme rea și vânturi potrivnice erau, așa că nu mă grăbeam să dublez Capul Sable. Împreună cu câțiva prieteni am făcut o scurtă excursie în Golful St. Mary, vechi loc de plimbări pe mare, și ne-am întors pe insulă. Apoi am pornit din nou la drum. A doua zi, din cauza ceții și a vântului potrivnic, am făcut o escală la Yarmouth. Am petrecut vreo câteva zile plăcute acolo și mi-am procurat pentru călătorie niște unt și, de asemenea, un butoi de cartofi. Am mai umplut șase butoaie cu apă și am orânduit totul sub pun te. Tot la Yarmouth mi-am făcut rost de un ceas de tinichea, singurul pe care l-am avut cu mine în timpul întregii călătorii. Costa un dolar și jumătate, dar, fiindcă avea sticla spartă, negustorul mi l-a lăsat la un dolar.

---

[6] Fridtjof Nansen (1861 -1930) – explorator, om de știință și diplomat norvegian, laureat al Premiului Nobel pentru Pace; în expediția sa din 1893 – 1896 a stabilit un nou record de apropiere de Polul Nord.

CAPITOLUL III

Rămas-bun coastei Americii. În ceață, în largul Insulei Sable.
În mijlocul oceanului. Omul din Lună se interesează și el de acest voiaj. Prima criză de singurătate.
Spray se întâlnește cu *La Vaguisa.* O sticlă de vin din partea spaniolului.
Schimb de cuvinte cu căpitanul de pe Java.
Vaporul *Olympia* glăsuiește. Sosirea în Azore

Mi-am rânduit la loc sigur toate, pentru că dinaintea mea se întindea vijeliosul Ocean Atlantic. Am dat jos și arborele gabier din vârful catargului, știind că lui *Spray* îi va fi mai bi ne cu el pe punte. Apoi am încercat întinzătorii de parâmă și i-am fixat din nou, am verificat iar subarba bompresului și am controlat dacă toate sunt amarate cum trebuie la bord, fiind că, uneori, chiar și vara, poți să ai parte de vreme proastă în timpul traversadei.

De fapt, multe săptămâni a domnit o vreme proastă. Totuși, pe i iulie, după o furtună cumplită, se porni un vânt dinspre nord-vest, statornic, potrivit pentru o bună navigație. Cum a doua zi valurile contrare s-au mai domolit, am plecat din Yarmouth și am rupt astfel ultima legătură cu Statele Unite. În prima zi de navigație cu *Spray* pe Atlantic, jurnalul de bord glăsuiește scurt: „9:30 a.m., pornit din Yarmouth. 4:30 p.m. Trecut de Capul Sable; distanța – trei cabluri[7] de la țărm. Barca face opt noduri. Vânt tare de la N-V." înainte de apusul soarelui, luam masa de seară – ceai și căpșune – pe punte, pe o mare calmă, la adăpostul Coastei de Est, de-a lungul căreia înainta *Spray* la mică distanță.

Pe 3 iulie, la amiază, în travers, s-a ivit Insula Ironbound. *Spray* s-a dovedit din nou în formă. În dimineața aceea am întâlnit o goeletă mare, ce venea de la Liverpool, Noua Scoție, îndreptându-se spre est. *Spray* a lăsat-o în pupă văzând-o cum dispare dincolo de orizont, în numai cinci ceasuri. La 6:45 p.m. eram aproape de țărm, în dreptul farului de la Capul Chebucto, aproape de portul Halifax. Am ridicat pavilionul și am mers mai departe, înainte de a se lăsa întunericul luându-mi rămas-bun de la Insula George, apoi, îndreptându-mă la est de Insula Sable. De-a lungul coastei sunt numeroase faruri. Sambro, de pe Stânca Plângerilor, e un far înalt, dar pe care pachebotul *Atlantic* nu La zărit în noaptea cumplitei sale catastrofe. Am văzut cum se pierd ia pupă, dincolo de orizont, un far după altul, în vreme ce mă îndreptam spre largul oceanului, până când Sambro, ultimul dintre ele, s-a cufundat și el dincolo de orizont. *Spray* a rămas singur și și-a păs trat mai departe drumul. Pe 4 iulie, ora 6 a.m., am luat două terțarole, dar la ora 8:30 a.m.

---

[7] Circa 200 de metri.

Dat drumul la toate terțarolele.

La 9:40 p.m., am zărit doar lucirea farului de la capătul de vest al Insulei Sable, ce ar putea fi numită și Insula Tragediilor. Ceața, care până acum nu se arătase deloc, s-a așternut pe mare ca un linţoliu. M-am trezit într-o lume leșioasă, izo lat de tot restul universului. N-am mai zărit farul. Cu ajutorul sondei pe care o lăsam mereu, mi-am dat seama că, puțin după miezul nopții, am trecut de capul de est al insulei și cu rând aveam să scap de pericolul țărmului și al bancurilor.

Vântul bătea statornic, deși tot din partea din care venea și ceața – sud-sud-vest. Se spune că, în numai câțiva ani, Insula Sable a ajuns de la patruzeci de mile lungime la douăzeci și că din cele trei faruri, construite aici din 1880 încoace, două fuseseră măturate de valuri și al treilea urmează să fie înghițit și el curând.

În seara de 5 iulie, *Spray,* după ce a brăzdat toată ziua o mare numai berbeci, și-a pus în minte să navigheze fără ajutorul cârmaciului. Până atunci ținusem cap sud-est prin sud, dar cum vântul s-a răsucit puțin, *Spray* s-a întins la drum ca-n palmă, îndreptându-se spre sud-est, cu aproape opt noduri, la cota maximă. Am mai ridicat vele ca să traversez drumul transatlanticelor cât mai repede și să ajung mai iute în prietenoasele ape ale Curentului Golfului. Ceața s-a ridicat înainte de lăsarea serii și am avut prilejul să văd soarele exact când atingea buza mării. L-am urmărit cum cobora tot mai mult, dispărând. După care mi-am întors privirea spre răsă rit. Și, dintr-acolo, parcă taman în vârful bompresului, a apă rut zâmbitoare luna plină, ridicându-se din valuri. Nici dacă s-ar fi săltat la bord însuși Neptun n-aș fi fost atât de sur prins.

— Bună seara, domnule! am strigat eu. Mă bucur să vă întâlnesc.

Și de atunci am avut multe lungi discuții cu Omul din Lună. În tot cursul voiajului a fost confidentul meu.

Pe la miezul nopții s-a lăsat o ceață și mai pâcloasă decât cea de dinainte. Ai fi zis că poți să mergi pe ea, atât era de groasă.

Și s-a menținut așa mai multe zile, în vreme ce vântul se întețea, ajungând la tăria furtunii. Valurile se ridicau înalte, dar aveam o navă bună. Cu toate astea, în ceața aceea apăsătoare am simțit cum începe să mă pască singurătatea, socotindu-mă o gânganie pe un pai, în mijlocul elementelor dezlănțuite. Am legat timona, iar *Spray* și-a menținut direcția și, în vreme ce vasul naviga singur, eu am adormit.

Un sentiment de spaimă mi s-a strecurat în suflet, în acele zile. Memoria a început să-mi lucreze cu o uluitoare putere. Într-o succesiune fascinantă, prin mintea mea se perindau semne rău-prevestitoare, nimicuri, lucruri importante, mi nunate sau banale, în fine, de toate. Mi-am amintit pagini din biografia mea uitate de atât de îndelungă vreme, încât păreau a aparține unei alte existențe; în urechi mi-au răsunat voci din trecut, râzând, plângând, spunându-mi tot ceea ce-mi grăiseră în atât de multe colțuri de lume.

Criza de singurătate s-a spulberat abia după ce s-a încins furtuna și m-am pomenit cu o mulțime de treburi de făcut.

Când, după aceea, a venit vremea bună, s-a întors și sentimentul de

singurătate, de care nu aveam cum scăpa. Vorbeam adesea cu voce tare, la început doar pentru a da comenzile pentru manevrarea ambarcațiunii, fiindcă mi se spusese că tăcerea mă putea face să-mi pierd darul vorbirii. Când soarele ajungea la meridian, strigam tare „patru duble”[8], după cum e obiceiul pe navele în marș. Sau, din cabină, strigam unui timonier imaginar:

— Hei, ia spune-mi, ce cap ții?

Apoi:

Urmezi direcția potrivită?

Dar lipsa oricărui răspuns nu făcea decât să sublinieze starea în care mă aflam. În pustietatea aceea, glasul îmi suna dogit și am renunțat la comenzi. Totuși, mai apoi, mi-am amintit că, pe vremea când eram flăcău, aveam obiceiul să cânt. De ce să nu încerc și acum, mai ales aici unde n-am să deranjez pe nimeni? Talentul meu muzical nu stârnise invidia nimănui, dar, ca să înțelegeți ce vreau să spun, ar fi trebuit să mă auziți acolo, în mijlocul Atlanticului, cum cântam. Ar fi tre buit să vedeți cum săreau din apă delfinii atunci când îmi înălțăm glasul în cinstea valurilor, a mării și a tuturor celor din ea. Țestoase bătrâne, cu ochi imenși, se ițeau din apă taman când cântam *Johnny Baker,* sau *We'll Pay Darby Doyl for his Boots*[9] și altele asemenea. Dar, în general, delfinii s-au do vedit cu mult mai încântați decât țestoasele – ei erau cei care săreau în sus. Într-una din zile, pe când fredonam un cântec preferat, cred că era *Babylon's Falling*[10], un delfin a sărit mai sus decât bompresul. Dacă *Spray* ar fi gonit puțin mai iute, l-ar fi luat ca din oală. Păsările de mare îmi dădeau târcoale cu destulă sfială.

10 iulie, opt zile pe mare și *Spray* e la o mie două sute de mile est de Capul Sable. O sută cincizeci de mile pe zi trebuie considerate o realizare pentru o ambarcațiune atât de mică.

În seara zilei de 14 iulie, într-o dispoziție mai bună decât ori când, tot echipajul a strigat:

— Pânză-n depărtare.

S-a dovedit a fi o barchentină, la trei carturi prova, bordul din vânt, dincolo de orizont. Apoi a venit noaptea. Vasul naviga singur, cu timona nesupravegheată. Vântul batea din sud, *Spray* se îndrepta spre est. Alura velelor era ca la un *nautilus.*

Și velele au tras fără contenire toată noaptea. Am ieșit ades pe punte, dar am găsit mereu totul în regulă. Dinspre sud se menținea o briză statornică. În dimineața de 15, devreme,

Spray era aproape de nava străină, *la Vaguisa,* din Vigo, por nită cu douăzeci

---

[8] E vorba despre bătăile clopotului de bord care anunță carturile: după prima jumătate de oră o lovitură simplă, după primul ceas de cart o lovitură dublă etc., până la patru lovituri duble care marchează terminarea cartului.

[9] O să-i plătim iui Darby Doyl cizmele, (engl.)

[10] Se prăbușește Bubilonul. (engl.)

și trei de zile înainte de la Philadelphia și în- torcându-se acasă. Încă din seara de dinainte, omul de veghe de pe catarg îl zărise pe *Spray.* Când am ajuns destul de aproa pe, căpitanul mi-a aruncat o parâmă și mi-a expediat o sticlă devin legată de gât. A fost un vin tare bun. Mi-a trimis în plus și cartea lui de vizită, pe care scria Juan Gantes. Cred că era un om tare de treabă, așa cum sunt, îndeobște, spaniolii. Dar când l-am rugat să transmită că la mine totul era în regulă *(Spray* tocmai îi depășea nava cu multă sprinteneală), a ridicat exagerat de mult din umeri, iar apoi, după ce secundul, care știa ceva de expediția mea, l-a informat că eram singur pe navă, și-a făcut cruce și a pornit-o drept spre cabină. Și nici nu l-am mai zărit. La asfințit era în urma mea cam la aceeași distanță la care fusese în seara precedentă.

De-acum aveam parte de tot mai puțină monotonie.

Pe 16 iulie, era senin, vântul bătea dinspre nord-vest, marea se arăta liniștită și, în provă, sub vânt, se vedea la orizont o navă, iar la ora 2:30 p.m. Stăteam de vorbă cu cei nou întâlniți.

Era vorba despre un barc, *Java,* din Glasgow, venind din Peru și îndreptându-se spre Queenstown, pentru noi dispoziții.

Bătrânul căpitan cam aducea a urs, dar dădusem, pe vremuri, în Alaska, peste un urs ce se dovedise mai plăcut vederii.

Cel puțin acela se arătase încântat să mă întâlnească. Pe când bătrânul ăsta ursuz… Ei bine, bănuiesc că atunci când l-am strigat i-am tulburat siesta, iar priveliștea slupului meu întrecând nava lui cea mare a avut efectul unei cârpe roșii flutu rate prin fața ochilor unui taur. Pe un vânt ușor, cum bătuse în ziua aceea și în cele două de dinainte, aveam un avantaj categoric asupra navelor mari. Vântul era slab, nava lui încărcată și plină de vegetație pe cocă înainta greoi, în vreme ce *Spray,* cu randa bine întinsă, chiar și pe un vânt ca acela, a trecut pe alături cât se poate de sprinten.

— De multă vreme dăinuie calmul prin părțile astea? a urlat comandantul de pe *Java,* când am ajuns la distanța la care să-l pot auzi.

— Nu știu, căpitane, i-am strigat cât m-au ținut rărunchii.

Eu nu-s de prea multă vreme pe-aici.

La auzul răspunsului, secundul de pe teugă zâmbi cu gura până la urechi.

— Am plecat de la Capul Sable de cincisprezece zile, am mai adăugat eu. Iar acum mă aflam hăt, departe, în drum spre Azore.

— Secundule! a urlat comandantul. Secundule, vino încoace să auzi ce povești toarnă yankeul ăsta. Coboară pavilionul, secundule, coboară pavilionul!

în cele din urmă, cu tot hazul, *Java* s-a predat în fața lui *Spray.*

Criza aceea puternică de singurătate, încercată la începu tul călătoriei, nu s-a mai repetat. Mi se permitea să pătrund în tainele unui mister și, fiindcă veni vorba, răzbisem prin ceață. Îl întâlnisem pe Neptun pe când era în culmea mâniei, dar își dăduse seama că nu-1 privisem niciodată cu dispreț, așa că mi-a îngăduit să merg mai departe și să descopăr lumea.

În jurnalul de bord, la data de 18 iulie, se găsește următoarea însemnare: „Vreme frumoasă, vânt din sud-sud-vest. Delfini făcând clovnerii peste tot. Depășit

vaporul *Olympia,* la 11:30 a.m., longitudine vestică 34 de grade și 50 de minute."

— Și mai sunt numai trei minute până la jumătate de oră, mi-a comunicat apoi comandantul cu glas puternic, când mi-a dat longitudinea și ora.

Am admirat exactitatea căpitanului de pe *Olympia,* dar am rămas cu impresia că fusese puțin cam prea precis în calcule le lui. Atâta timp cât ai în jur destulă mare totu-i în regulă.

Dar prea multa încredere în sine, zic eu, a fost cauza dezastrului pachebotului *Atlantic* și al multora ca el. Căpitanul

Olympiei știa foarte bine unde se află. Pe lângă vasul său nu săltau delfini. Aceștia preferă velierele. Căpitanul era tânăr, după cum am observat, și avea în față, sper, un viitor promițător.

Pământ! în dimineața de 19 iulie, dinaintea mea, pe mare, se ridică un dom fermecat, un fel de munte de argint. Deși pământul era complet ascuns vederii de o ceață albicioasă și strălucitoare în lumina soarelui ca argintul lustruit, eram con vins că aveam de-a face cu Insula Flores. La ora 4:30 p.m. Era la travers. În vremea asta, ceața se ridicase. Flores se află la o sută șaptezeci și patru de mile de Faial. Deși e dominată de înălțimi, rămăsese nedescoperită mulți ani după colonizarea principalului grup de insule.

în dimineața zilei de 20. Devreme, am zărit vârful Pico plutind pe deasupra norilor, în tribordul prova. Îndată ce soarele a spulberat ceața dimineții s-au arătat deodată și zonele joa se ale țărmului și, una câte una, insulele se oferiră privirii.

Când m-am apropiat și mai mult, au apărut terenurile culti vate. Și, vai, cât de verde era porumbul! Numai cei ce au văzut Azorele de pe puntea unei nave înțeleg minunăția acestei priveliști din mijlocul oceanului.

La 4:30 p.m., am aruncat ancora la Faia), exact la optsprezece zile de la plecarea de la Capul Sable. Consulul american s-a arătat într-o barcă mândră, ce a tras lângă noi înainte ca *Spray* să fi ajuns la digul de intrare, și un tânăr ofițer de marină, preocupat de securitatea navei mele, s-a urcat la bord și și-a oferit serviciile în calitate de pilot. Nu aveam niciun motiv să mă îndoiesc că tânărul ar fi fost în stare să se descurce cu o navă de război, dar *Spray* era o ambarcațiune prea mică pentru importanța uniformei lui! Și așa se face că, după ce a deranjat toate navele din port și a scufundat o mahonă[11], *Spray* a fost ancorat fără mari stricăciuni pentru sine. Am înțeles că acest minunat pilot se aștepta și la mulțumiri, dar nu m-am dumirit dacă pentru faptul că nu eu, ci guvernul său trebuia să plătească ridicarea la suprafață a mahonei sau pentru că nu l-a scufundat și pe *Spray.* Eu îl iert.

Când am ajuns în Azore era vremea fructelor și curând m-am trezit la bord cu atât de multe, de toate soiurile, încât habar nu aveam ce să mai fac cu ele. Oamenii din insule sunt totdeauna cei mai cumsecade din lume și nicăieri n-am întâlnit suflete mai inimoase ca aici. În Azore nu există o obște foarte avută.

---

[11] Ambarcațiune folosită la transportul mărfurilor, la încărcarea și descărcarea navelor.

Povara taxelor e apăsătoare, iar avantajele de pe urma lor puține, aerul pe care-l respiră fiind cam singurul lucru pentru care localnicii nu sunt nevoiți să plătească. Metropola nu le îngăduie să ai bă nici măcar un port ca lumea pentru navele poștale. O navă cu corespondență pentru Horta, care trece la o zvârlitură de băț de destinație, se prezintă mai întâi la Lisabona, sub motiv că trebuie să se procedeze la dezinsecție, de fapt, pentru a se în casa taxele poștale. Chiar și scrisorile puse de mine la Horta au ajuns în Statele Unite cu șase zile după cele din Gibraltar, expediate cu două săptămâni mai târziu.

A doua zi după sosirea mea, a fost sărbătoarea unui sfânt important. Din celelalte insule au venit ambarcațiuni încărcate cu oameni pentru a participa la sărbătoarea din Horta, capitala sau Ierusalimul Azorelor. Mulțimi de bărbați, copii și femei s-au îmbulzit de dimineață până seara pe puntea lui Spray. A doua zi după sărbătoare, un băștinaș cu inimă milostivă și-a înhămat animalele la car și m-a purtat o zi întreagă pe minunatele drumuri din Faial, fiindcă – îmi mărturisi el într-o engleză stâlcită – „cân fos' io-n America și nu vorbește engleză, fos' tare greu până aflat unul care are vreme destul să asculte poveste la mine și promis atunci sfântului de la mi ne că de-o veni vreodată un străin în țară la mine am să încerc să-l fericesc și eu pe el". Din păcate, domnul ăsta a luat cu el și un interpret, ca să aflu cât mai multe despre țara lui. Individul însă aproape că m-a asasinat, vorbind numai despre nave și călătorii, despre ambarcațiunile pe care a fost el timonier, adică ultimul lucru pe care aveam chef să-l aud. Zicea că navigase de la New Bedford, pentru „Joe Wing, căruia i se spune John". Prietenul și gazda mea abia dacă apucă să strecoare și el o vorbă. Înainte de a ne despărți, gazda m-a ospătat cu o cină care ar fi bucurat până și inima unui prinț. Dar era singur în toată casa.

— Soția și copiii mei toți odihnesc colo, mi-a spus arătându-mi cimitirul de peste drum. Și am venit de hăt departe și m-am mutat în casa asta numai ca să fiu mai aproape de locul ăsta unde mă rog în fiecare dimineață.

Am stat la Faial patru zile, adică cu două mai mult decât avusesem de gând să rămân. M-au reținut aici bunătatea locuitorilor și simplitatea lor emoționantă. Într-una din zile, a venit la bord o domnișoară, nevinovată ca un înger, și mi-a spus că voia să se îmbarce pe *Spray,* ca să meargă la Lisabona.

Știa să gătească pești zburători și era neîntrecută în domeniul preparatelor din *bacalhau*[12]. Fratele ei, Antonio, interpretul, a bătut și el șaua cum că i-ar fi plăcut să facă o călătorie ca asta.

Fiind mereu cu gândul la un oarecare John Wilson, Antonio era gata să pornească spre America, ocolind tocmai pe la cele două capuri numai ca să-și întâlnească prietenul.

— Îl cunoști pe John Wilson din Boston? mi-a strigat el.

— Știu un John Wilson, i-am zis, dar nu din Boston.

---

12 Cod (portugheză).

— Avea o fată și un băiat, a mai adăugat, ca să mă ajute să-l identific pe prietenul lui.

Dacă John Wilson vede acestea, mi s-a spus să-i transmit că „Antonio din Pico nu l-a uitat”.

CAPITOLUL IV

Vijelii în Azore. Abundență. Delirând de prea multă brânză cu prune. Pilotul de pe *Pinta.* La Gibraltar. Schimb de complimente cu marina engleză. Picnic pe țărmul marocan

În ziua de 24 iulie, în zori, am ridicat velele și am plecat din Horta. În momentul acela bătea ușor un vânt dinspre sud-vest, dar, odată cu soarele, se porni și grenul, iar eu am fost bucuros că am apucat să terțarolez velele pe parcursul primei mi le. Abia am ridicat randa, luând două terțarole, când asupra lui *Spray* s-a repezit un gren venit de pe coasta munților cu atâta violență, că am crezut că-mi smulge catargul. Totuși, o rapidă mișcare de cârmă a pus ambarcațiunea în vânt. Cu toate astea, întinzătorul din parâmă din bordul din vânt a fost smuls, iar celălalt răsucit. Luat de vânt, ligheanul de metal a pornit să zboare, trecând pe deasupra unei nave-școală franțuzești aflată în partea de sub vânt. Aproape toată ziua a bă tut grenul, atât cât am navigat în apropierea munților. După ce-am dublat un promontoriu, am

găsit prilejul de a drege întinzătorul rupt. Dar n-am lăsat bine velele, și o barcă cu patru rânduri de rame a țâșnit dintr-un intrând, printre stânci, având la bord un ofițer de la vamă, care și-a închipuit că dă duse peste un contrabandist. Am avut puțin de furcă până când am reușit să-l fac să înțeleagă cum stătea cazul. În vreme ce noi parlamentam, un marinar sadea, care pricepuse ce se întâmplase, a sărit la bord și a început să treacă prin ochiurile scripetelui noul întinzător pe care-l pregătisem și foarte prietenește m-a ajutat să pun ordine în greement. Acest incident a întors situația în favoarea mea. Îndată, spusele mele deveniră limpezi pentru toți cei de față. Așa merg lucrurile.

Să te trezești numai fără niciun prieten și-ai să vezi cum e!

După ce-am reparat stricăciunile, *Spray* a dublat Insula Pico și, prin partea de sub vânt a ei, s-a întins ia drum spre Insula São Miguel, în traversul căreia ajunse pe 26 iulie, dimineața, sub un vânt puternic. În aceeași zi, ceva mai târziu, *Spray* tre cu pe lângă minunatul iaht cu aburi al prințului de Monaco, ce se îndrepta spre Faial, de unde, cu prilejul unei vizite preceden te, prințul o cam ștersese pe furiș, ca să scape de recepția pe ca re mai-marii insulei ardeau de nerăbdare s-o organizeze în cinstea sa. Eu nu m-am putut dumiri de ce s-a temut atât de mult de primirea lor călduroasă. Cei din Horta nu știau nici ei. Îndată ce-am ajuns în arhipelag am trăit împărătește, cu pâine proaspătă, unt, legume și fructe de toate soiurile. Dar pe Spray găseai mai ales prune și am mâncat din ele fără opreliște. Și cum mai aveam și niște telemea, pe care mi-o dăduse genera lul Manning, consulul american din Pico, să mă înfrupt vârtos din ea, am mâncat brânza cu prune. Vai! în noaptea aceea mă chircii, îndoit de crampe. Vântul, și așa destul de puternic, se întări și mai mult, în vreme ce spre sud-vest cerul se acoperi.

Dădusem drumul la terțarole și acum trebuia să le strâng din nou într-un fel sau altul. Între două crize de crampe am reușit să dau jos randa, am întins baierele de terțarolă cum m-am priceput mai bine, una câte una, luând doua terțarole. Dacă aș fi ținut cont numai de stricta prudență, cum în jur marea era pustie, ar fi trebuit să asigur toate lucrurile de pe punte și să cobor de îndată în cabină. Eu pe mare sunt un om foarte grijuliu, dar, deși se anunța furtună, am ridicat velele, care, cu toate că erau terțarolate, s-au dovedit prea mult pentru o vreme ca aceea.

Am avut grijă să mă conving că scotele erau bine legate la tachet.

Pe scurt, ar fi trebuit să zac, dar eu nu am făcut asta. Am păstrat mai departe randa cu două terțarole luate, am ridicat focul și l-am pus pe *Spray* pe drumul lui. Abia după aceea am coborât și am început să mă tăvălesc de durere pe podeaua cabinei. N-aș putea spune cât am zăcut acolo, fiindcă am și aiurat. Deodată, parcă mi-am revenit din leșin și mi-am dat seama că barca înfrunta valuri mari. Aruncând o privire pe gura tambuchiului, spre surprinderea mea. Ce văd la timonă?! Un individ înalt. Ținea cavilele cu mâini de fier, ca într-o menghină. Avea alura unui marinar străin. Șapca mare, roșie, o purta șmecherește, pe sprânceana stângă, și era tot numai favoriți negri, flocoși. În orice partea lumii ar fi putut fi luat drept pirat. În vreme ce-i priveam mutra amenințătoare, am uitat cu totul de furtună și mă între bam dacă nu venise, cumva, să-mi taie beregata. Păru să-mi bănuiască gândul.

— *Señor,* îmi spuse el, scoțându-și șapca. N-am venit să-ți fac niciun rău.

Și pe fața lui a trecut iute un zâmbet, cel mai vag zâmbet din lume, și totuși un zâmbet, iar chipul nu a mai părut atât de în spăimântător când a continuat:

— N-am venit să-ți fac niciun rău. Am navigat totdeauna cum m-a tăiat capul, dar niciodată nu m-am coborât mai jos de meseria de *contrabandista.* Fac parte din echipajul lui Columb.

Sunt pilotul de pe *Pinta*[13] și am venit să te ajut. Stai liniștit, *señor* căpitan, mai adăugă el. În noaptea asta țin eu timona.

Te-a cuprins *calentura*[14], dar până mâine te faci bine.

Mi-a trecut prin minte că era un diavol dacă mai ținea încă velele ridicate. Din nou, parcă citindu-mi gândurile, exclamă:

— Uite, colo, în fața noastră, *Pinta!* Trebuie s-o depășim.

Mai ridică vele, mai ridică vele! Vale! Vale! *Muy vale!* În vreme ce mușca dintr-o bucată de tutun negru, răsucit, mi-a spus:

— Căpitane, ai făcut rău că ai amestecat brânza cu prunele. Să nu ai niciodată încredere în telemea, decât dacă știi de unde provine. *Quién sabe* s-ar putea să fi fost din *leche de cabra* și-a devenit, deodată, capricioasă…

— Hei, oprește! i-am strigat eu. N-am poftă de morală acum.

M-am chinuit să întind o saltea și să mă așez pe ea, să nu mai zac pe podeaua tare, dar, în vremea asta, nu l-am pierdut din ochi pe ciudatul meu musafir care, după ce mi-a mai spus o dată că n-aveam decât „niște dureri și *calentura*“, a râs pe în fundate și s-a dezlănțuit într-un cântec:

Înalte valuri furioase,
Furtuna-nalt urlă de ore!
Înalt țipă paseri spăimoase
Înalte Insule Azore!

Bănuiesc că începeam să-mi revin, pentru că eram cam arțăgos și m-am răstit:

— Mi-e silă de lălăiala ta! Azorele tale ar trebui să fie la coteț. Acolo s-ar fi dus dacă ar fi fost niște păsări cumsecade!

L-am rugat să priponească melodia aia dacă mai avea mult de cântat. Eram încă în criză. Valuri mari treceau peste pun tea lui *Spray,* dar în aiureala febrei mi se părea că-s bărci ce cad pe punte, pe care niște căruțași nepăsători le aruncă din harabalele lor trase la cheiul de care îmi închipuiam că este amarat *Spray* căruia uitasem să-i pun și apărătorile de acostare ca să-l feresc de lovituri.

— O să spargeți bărcile alea! urlam eu mereu, în vreme ce pe acoperișul

---

[13] Cea mai rapidă dintre corăbiile din prima călătorie transatlantică a lui Cristofor Columb.

[14] Febră (span.).

cabinei, deasupra capului, se sfărâmau valurile.
O să spargeți bărcile alea, *dar Spray* tot n-o să pățească nimic.
E rezistent!
După ce mi-au trecut *calentura* și durerile, am descoperit că, de pe puntea albă precum colții de rechin din pricina spumei valurilor, fusese măturat tot ceea ce putuse fi măturat. Spre uimirea mea, acum, la lumina zilei, am văzut că *Spray* ținea același drum pe care îl fixasem și gonea ca un cal de curse.
Nici măcar Columb cu mâna lui n-ar fi păstrat direcția mai bine. În cursul nopții, *Spray* făcuse nouăzeci de mile pe o mare furioasă. Am simțit recunoștință pentru bătrânul pilot, dar m-am mirat că nu coborâse focul. Furtuna se mai domolise și, pe la amiază, s-a arătat soarele. Înălțimea meridianului și distanța indicată de lochul mecanic, pe care-l lăsam totdeauna în urma ambarcațiunii, mi-au arătat că *Spray* ținuse drumul drept de-a lungul tuturor celor douăzeci și patru de ore.
începeam să mă simt mult mai bine, dar încă eram slăbit, așa că nici în ziua aceea, nici în noaptea care i-a urmat nu am dat drumul la terțarole, deși vântul se mai potolise. Atât am făcut: mi-am pus hainele la uscat, când soarele ardea mai ta re și, întinzându-mă lângă ele, am dormit. Și cine credeți că m-a vizitat din nou? Bunul meu prieten din noaptea precedentă, de data asta, bineînțeles, în somn.
— Bine ai făcut noaptea trecută că mi-ai urmat sfatul, mi-a zis. Dacă vrei, în timpul călătoriei pot să vin adesea, numai așa, de dragul aventurii.
După ce mi-a spus tot ce avea de spus, și-a scos șapca și a dispărut, la fel de misterios precum venise, pentru a se întoarce la fantoma navei *Pinta.* M-am trezit mult mai întremat și cu sentimentul că mă bucurasem de tovărășia unui prieten, marinar cu multă experiență. Mi-am adunat hainele care, la vremea asta, se uscaseră, și apoi am avut inspirația să arunc toate prunele pe care le-am mai găsit la bord.
Pe 28 iulie a fost o vreme nemaipomenit de frumoasă. Din spre nord-vest bătea un vânt ușor și aerul era înmiresmat.
Mi-am cercetat cu grijă garderoba și m-am oprit la o cămașă albă pentru cazul în care aveam să mă apropii de vreo navă poștală de cabotaj, cu oameni mai dichisiți la bord. Apoi mi-am spălat hainele, ca să scot sarea din ele. Iar după toată treaba asta mi s-a făcut foame, așa că am aprins focul și, cu mare grijă, mi-am gătit niște mâncare cu pere, pe care am lăsat-o, prevăzător, deoparte, până mi-am făcut o cană de cafea delicioasă, iar la amândouă felurile am pus zahăr și smântână.
Și, ca să încununeze masa, am mai mâncat și o tocătură de pește cât să fi ajuns la doi oameni. Mă simțeam din nou zdravăn și aveam o poftă de mâncare pur și simplu sălbatică. În vreme ce mâneam, am pus pe lampă o ceapă mare la copt, ca să am pentru masa de mai târziu. Trai nu glumă în ziua aceea!
După-amiază, *Spray* a nimerit pe lângă o imensă broască țestoasă adormită pe valuri. S-a trezit cu harponul meu în gât, asta dacă s-a mai trezit cumva. Greu mi-a fost s-o salt pe pun te, treabă pe care am reușit s-o fac, în cele din urmă, legându-i una dintre înotătoare cu o fungă de arboret, fiindcă țestoasa era cam la fel de grea cât luntrea mea.

Văzând și alte țestoase, am montat un palan[15] să-l am gata pregătit să le ridic la bord. Altfel aș fi fost nevoit să cobor randa mare ori de câte ori foloseam funga și nu era treabă ușoară să o ridic la loc. Friptura de țestoasă era minunată. Nu i-am găsit bucătarului niciun cusur și am stabilit drept regulă ca, în cursul călătoriei, nici bucătarul să nu-mi caute mie prici nă. Și n-a existat niciodată un echipaj ai cărui membri să se înțeleagă mai bine unii cu alții. Lista de bucate din seara ace ea a cuprins: friptură de țestoasă, ceai cu pâine prăjită, cartofi prăjiți și ceapă înăbușită, iar la desert niște pere înăbușite și smântână.

La un moment dat, după-amiază, am trecut pe lângă un butoi de geamandură, care plutea pe apă, în derivă. Era vopsit cu roșu și înzestrat cu un pilon de avertizare, de vreo șase picioare. Cum se anunța o schimbare bruscă a vremii, n-am mai prins nici țestoase și niciun fel de pește înainte de a ajunge în port. Pe 31 iulie, dinspre nord s-a pornit, deodată, o furtună, cu valuri mari și am redus velele. În ziua aceea, *Spray* a făcut doar cincizeci și una de mile. Pe 1 august, furtuna a continuat cu valuri mari. În cursul nopții, *Spray,* cu randa terțarolată și un foc redus, a navigat cu vânt strâns și din travers.

La 3 p.m., focul a fost smuls de la bompres și sfâșiat șuvițe, șuvițe.

Am învergat pe strai un velastrai. Cât despre foc, ducă-se! M-am ales cu câteva fâșii din el; la urma urmei tot aveam eu nevoie de cârpe de vase.

Pe 3 august, furtuna a slăbit și am văzut numeroase semne că pământul era aproape. Pentru că în cam buză s-a simțit din plin vremea rea, mi-am pus în gând să încerc să fac niște pâine și, încropind pe punte un foc într-o oală, ca să am unde coace, curând pâinea a devenit fapt împlinit. Pregătitul bucatelor pe navă are avantajul că pe mare te înghesuie mereu pofta de mâncare, lucru pe care-l observasem de pe vremea când, încă puști, găteam pentru echipajul navei de pescuit, așa cum am amintit mai înainte. După ce am terminat cu masa, patru ceasuri am tot citit despre viața lui Columb și, pe măsură ce se apropia seara, vedeam păsări zburând într-o singură direcție și mi-am spus: „Într-acolo e pământul!”.

A doua zi dimineață, devreme, pe 4 august, am descoperit Spania. Am zărit focuri pe țărm și am priceput că e vorba de o zonă locuită. *Spray* ținu același drum până am văzut bine țărmul, care se dovedi a fi regiunea din apropiere de Trafalgar. Apoi, schimbând direcția cu un cart, am trecut prin Strâmtoarea Gibraltar și am aruncat ancora la ora 3 p.m.; nu se împliniseră complet douăzeci și nouă de zile de la plecarea mea de la Capul Sable. La sfârșitul acestui voiaj de început, mă aflam cu o sănătate excelentă, nu mă simțeam nici doborât de oboseală, nici anchilozat, eram mai în formă decât oricând, deși subțire ca o baieră de terțarolă.

Mult după ce am ancorat, am văzut două barcuri italiene, pe lângă care

---

[15] Macara formată din mai mulți scripeți situați pe două sau mai multe axe, dintre care una fixă.

trecusem în zori, cum pătrundeau în strâmtoare pe la țărmul african. Încă înainte de a ajunge la Tarifa, *Spray* le lăsase pe amândouă în urmă, pierzându-se la orizont. Din câte știu, acum, *Spray* a întrecut toate navele ce traversau Atlanticul, în afară de cele cu aburi.

Totul bine și frumos, numai că uitasem să fac rost din Horta de un certificat de sănătate, așa că, atunci când s-a arătat în inspecție fiorosul și bătrânul doctor al portului, s-a lăsat cu scandal. Totuși s-a nimerit să fie taman ce trebuia. Dacă vrei relații bune cu un englez sadea, trebuie mai întâi să te cerți zdravăn cu el. Știam treaba asta, așa că i-am ținut piept și i-am replicat la fiecare lovitură, cât am putut mai dibaci.

— Hm, bine, a recunoscut doctorul în cele din urmă, văd că echipajul dumitale e destul de sănătos, fără îndoială, dar cine știe ce boli erau în ultimul port în care ai fost?!

Observație destul de înțeleaptă.

— Ar trebui să te internăm în fort, domnule! a izbucnit el. Nu contează. Liberă practică, domnule! Dă-i drumul la barcă, cârmaci!

Iar de atunci nici că l-am mai zărit pe doctorul portului. Însă a doua zi, o șalupă cu aburi mult mai lungă decât *Spray* s-a lipit de noi, sau cel puțin o parte din ea, pentru a ne aduce salutul celui mai înalt ofițer naval de acolo, amiralul Bruce, și pentru a ne informa că *Spray* avea o dană de acostare la arsenal. Ca să ajungi acolo trebuia făcut un ocol până la molul[16] cel nou. Eu ancorasem la vechiul mol, printre bărcile localnicilor, destul de neadăpostit și inconfortabil. Bineînțeles că eram bucuros să-mi schimb locul și am și făcut-o cât de repede am putut, gândindu-mă că *Spray* se va mândri cu tovărășia glorioasă a navelor de război *Collingwood, Barfleur și Cormorant,* care staționau în acel moment acolo și la bordul cărora aveam să mă bucur și eu, mai apoi, de o primire regală.

— Bate palma, cum spun americanii! m-a întâmpinat domnul amiral Bruce, când m-am dus în vizită la Amiralitate, ca să-i mulțumesc pentru amabilitatea de a-mi fi oferit dană și pentru șalupa care mă remorcase în port. Că veni vorba de dană, zise el, dacă-ți convine, e în regulă. O să te remorcăm și spre larg, când o să fii gata de plecare. Dar, ia spune, de ce reparații ai nevoie? Hei, voi de pe *Hebe,* ne puteți împrumuta un velar? *Spray* are nevoie un foc nou. Hei, voi de la reparații și construcții! Vreți să vă îngrijiți puțin și de *Spray?* Ei, bătrâne, cred că ai scos sufletul din barca asta, venind de unul singur încoace în numai douăzeci și nouă de zile! Dar o să facem noi așa încât să te simți ca acasă aici.

Nici nava regală *Collingwood* nu s-a bucurat de mai multă atenție decât *Spray* la Gibraltar. Mai târziu, în aceeași zi, am auzit o chemare:

— Hei, *Spray'.* Domnul amiral Bruce vrea să urce la bord să dea mâna cu

---

[16] Dig de piatră construit spre larg, la intrarea într-un bazin portuar, pentru a micșora acțiunea valurilor sau pentru a forma cheiuri suplimentare.

echipajul de pe *Spray.* Astăzi se poate?

— Bineînțeles! am răspuns, plin de bucurie.

A doua zi, generalul F. Carrington, pe atunci guvernatorul Gibraltarului, însoțit de toți comandanții de pe navele de război, a venit la bord și a semnat în jurnalul lui *Spray.* Și din nou s-a auzit o chemare pentru *Spray:*

— Hei, *Spray'.*

— Salutare!

— Complimente din partea comandantului Reynold.

Sunteți invitat la bordul navei regale *Collingwood,* în careul comandantului, la ora 4:30. Nu mai târziu de 5:30.

Am mai vorbit eu în treacăt despre resursele limitate ale garderobei mele, sugerând că n-aveam nicio șansă să mă dau cine știe ce dandy.

— Ținuta – joben și frac!

— Păi atunci nu pot veni!

— La naiba! în cazul ăsta veniți cu ce aveți, de fapt asta voiam să spunem.

— 'Nțeles, domnule!

Uralele de pe *Collingwood* au răsunat din plin și chiar da că aș fi purtat țilindru de mătase, înalt până la lună, tot nu m-aș fi distrat mai bine și nu m-aș fi simțit mai acasă. Și când e pe o mare navă de război, englezul se arată relaxat în momentul în care un străin urcă pasarela, iar atunci când spune să te simți ca acasă o face din toată inima.

E de la sine înțeles că Gibraltarul n-are cum să nu-ți placă.

Cum să nu ții la un loc atât de ospitalier? De două ori pe săptămână legume și în fiecare zi lapte soseau de la grandioasele proprietăți ale Amiralității.

— Hei, *Spray*! strigau cei de la amiralitate. Hei, *Spray!*

— Da!

— Mâine e ziua dumneavoastră de legume, domnule!

— 'Nțeles, domnule!

Am bătut mult vechiul oraș și un tunar m-a condus prin galeriile muntelui, atât cât îi este îngăduit unui străin să pătrundă. Nu există nicăieri în lume excavații militare în piatră care să se apropie, cât de cât, prin concepție și execuție, de cele din Gibraltar. După ce priveai aceste uluitoare lucrări, nu-ți venea să crezi că te aiii în Gibraltarul pe care-l știai din vechiul și micul manual de geografie al lui Morse[17].

Înainte de a porni mai departe în călătorie, am fost invitat la un picnic, la care au luat parte guvernatorul, ofițerii garnizoanei și comandanții de pe navele militare aflate în port. Și a fost o petrecere regească.

Torpilorul nr. 91, care gonea cu douăzeci și două de noduri, ne-a dus pe toți până la țărmul marocan și înapoi. Era o zi perfectă, poate prea frumoasă pentru a debarca, așa că n-a coborât nimeni în Maroc. Torpilorul tremura ca o frunză de

---

[17] Geography Made Easy (1784), de Jedidiah Morse.

plop, în vreme ce străbătea marea cu viteza maximă. Comandant era sublocotenentul Boucher, la prima vedere un puștan. Însă își conducea nava cu priceperea unui marinar bătrân. A doua zi am luat masa cu generalul Carrington, guvernatorul, la Line Wall House, care mai înainte fusese mănăstire franciscană. În această clădire sunt păstrate relicvele celor paisprezece asedii de care a avut parte Gibraltarul. În ziua următoare am cinat cu amiralul la reședința sa, un palat, fostă mănăstire a mercenarilor. Pretutindeni am fost întâmpinat cu bărbătești strângeri de mână, care mi-au dat puterea necesară pentru a înfrunta lungile zile pe mare care aveau să vină.

Trebuie să mărturisesc că perfecta disciplină, ordine și bună dispoziție ce domneau la Gibraltar nu reprezentau decât un fel de a doua minune a marii cetăți. Nenumăratele activități de aici nu stârneau mai multă agitație decât o bine-înzestrată navă aflată pe marca liniștită. Nimeni nu ridica vocea, doar câte un șef de echipaj, din când în când. Excelența Sa Horatio J. Sprague, venerabilul consul al Statelor Unite la Gibraltar, i-a făcut lui *Spray* onoarea unei vizite, duminică, 24 august, și s-a bucurat foarte mult că verii noștri britanici s-au arătat atât de amabili față de mine.

CAPITOLUL V

Plecarea din Gibraltar, ajutat de remorcherul Maiestății Sale.
Spray își modifică ruta dinspre Canalul de Suez spre
Capul Horn. Hăituit de o navă-pirat maură. Comparație cu Columb. Insulele Canare. Insulele Capului Verde.
Viața mării. Sosirea la Pernambuco. O notă de plată pentru guvernul brazilian.
Pregătiri pentru furtunile Capului Horn

Luni, 25 august, *Spray* a pornit din Gibraltar cu busola bine compensată în raport cu abaterea înregistrată de la drumul cel drept făcut la venire. Iahtul a fost scos în larg de un remorcher al Maiestății Sale, dincolo de rafalele de pe munte, până în zona brizei statornice, unde pânzele au prins un vânt iute, care ne-a purtat din nou către Atlantic, transformându-se curând în fur tună dezlănțuită. Când mi-am făcut planul de drum, aveam de gând să merg de-a lungul coastei, la mare distanță de țărmul acesta, bârlog al piraților. Dar abia începusem a-mi pune în aplicare planul că am și zărit o felucă ieșind din cel mai apropiat port, pentru ca apoi să urmeze siajul lui *Spray.* Eu luasem drumul Gibraltarului pentru că avusesem de gând să-mi continui calea prin Mediterana, Canalul de Suez, apoi să cobor prin

Marea Roșie și, în fine, să apuc spre est, nicidecum pe ruta de vest, pe care am adoptat-o abia în cele din urmă. Am fost însă convins de ofițeri cu vastă experiență pe aceste mări să-mi schimb intențiile. De-a lungul litoralului, de amândouă părțile, pirații fiind numeroși, nu mi-am putut permite să nesocotesc acest sfat. Și iată-mă taman în mijlocul piraților și al tâlharilor.

Am schimbat drumul, feluca a făcut același lucru, amândouă ambarcațiunile

tăind valurile foarte iute. Între noi distanța de venea din ce în ce mai mică. *Spray* înainta vitejește, se întrecea pe sine, dar, în ciuda tuturor eforturilor mele, din când în când mai cădea sub vânt. În plus, avea prea multă velatură, depășind limita de siguranță. Trebuia să terțarolez sau să accept să rămân fără catarg și să pierd astfel totul, indiferent dacă luam în calcul pirații sau nu. Trebuia să terțarolez chiar dacă aveam să fiu nevoit să mă iau cu pirații de piept ca să-mi salvez viața.

N-am pierdut multă vreme cu terțarolatul randei, nici cu truda de a o ridica la loc, probabil nu mai mult de un sfert de ceas, dar, între timp, feluca redusese simțitor distanța dintre noi, așa încât puteam să disting smocurile de păr din creștetele celor din echipaj, de care îi apucă Mahomed pe ticăloși ca să-i tragă în raiul lui, după cum se spune. Și pirații veneau ca vântul. Acum puteam să-i văd bine și mi-am dat seama că erau pirați din tată-n fiu și, din mișcările lor, am priceput că se pre găteau să dea lovitura. Dar, într-o clipită, expresia de supremă bucurie s-a șters de pe chipurile lor, făcând loc celei de spaimă și turbare. Ambarcațiunea lor, purtând și ea prea multă velă, s-a pus de-a curmezișul pe creasta unui val mare.

Un singur talaz schimbă situația cât ai zice pește. Trei minu te mai târziu, același val l-a ajuns din urmă și pe *Spray* și l-a zgâlțâit până la ultima fibră a lemnului. Într-o clipă, scota randei a și plesnit, ghiul a luat-o razna și s-a frânt dintr-odată aproape de călcâi. Împins de instinct, am sărit la funga focu lui și la cargabas și, într-o secundă, am dat jos focul. Fără ve la din provă și cu cârma banda în bordul de sub vânt, *Spray* veni cu o smucitură în vânt. În vreme ce rămase tremurând așa, o clipă, cât o fi fost, am dat jos și randa și am legat-o la bord cu ghiul rupt cu tot. Cum am reușit eu să aduc înapoi ghiul care zburase peste bord înainte de a mă trezi cu vela sfâșiată nu prea știu, dar nu se desfăcuse nicio cusătură. După ce am asigurat randa, am ridicat din nou focul și, fără să mă mai uit în jur, m-am repezit în cabină, am smuls din cui pușca încărcată și cartușiera și le-am pus la îndemână. Îmi făcusem socoteala că, între timp, nava-corsar își reluase drumul și trebuia să se afle pe undeva pe aproape, așa că atunci când aveam să mă uit spre ea era mai bine s-o fac privind pe dea supra țevii puștii. Eram cu arma la umăr când am privit înapoi, dar pe rază de o milă n-am descoperit la început nici urmă de navă-pirat. Căutând mai atent, mi-am dat seama că valul și grenul care-mi smulseseră mie ghiul rupseseră și catargul felucii. Am zărit echipajul acela de hoți, vreo duzină sau chiar mai mulți, trudindu-se să-și adune bucățile de greement de prin valuri. Alah le înnegrise chipurile!

Am navigat confortabil mai departe numai cu focul și trinchetinul pe care le ridicasem acum. Am scos ghiul și am strâns bine vela pentru noapte. Apoi am pus prova cu două carturi mai spre larg pentru a compensa curentul și valurile mari de hulă care băteau spre țărm. Astfel, vântul îmi venea la trei carturi în travers pupă tribord și, în alura asta, velele din provă trăgeau bine. Cam pe când pusesem toate lucrurile la punct s-a lăsat întunericul și pe puntea căzut un pește zburător. Așa că l-am luat în cabină, pentru cină, dar m-am simțit prea obosit casă mai gătesc sau chiar să mănânc ceva gata pregătit. Nu-mi amintesc să fi fost vreodată mai obosit ca atunci, la sfârșitul acelei zile, nici mai înainte, nici mai apoi. Fiind prea ostenit ca

să pot dormi, m-am legănat, odată cu nava până aproape către miezul nopții, apoi m-am chinuit să curăț peștele și să-mi fac un ceai. Am priceput pe deplin, dacă nu cumva înțelesesem mai dinainte, că această călătorie care mă aștepta avea să ceară multă și îndelungată trudă. Pe 27 august nu se mai vedea nici urmă de mauri, iar din tărâmul lor nu se mai zăreau decât două piscuri, departe, spre Răsărit, prin aerul limpede al dimineții. Îndată după ce s-a ridicat soarele, au dispărut și ele în ceață, spre marea mea bucurie.

La câteva zile după ce-am scăpat de pirați, s-a așternut un vânt statornic, de furtună moderată, iar marea, deși acoperită de valuri lungi de hulă, nu era neplăcut de agitată sau periculoasă. Iar când stăteam în cabină, abia dacă-mi dădeam seama ce valuri erau afară, într-atât de ușoară era legănarea pre lungă a navei pe acele talazuri. Cum toate motivele de tulbura re și îngrijorare care-mi mai alungaseră gândurile trecuseră, m-am trezit din nou singur, trăind sentimentul că, în mijlocul oceanului, eram o jucărie la voia elementelor naturii. Dar eram fericit, iar călătoria începea să-mi stârnească tot mai mult interesul.

Columb, care navigase pe aceste ape, pe *Santa Maria,* cu mai bine de patru sute de ani înainte, nu fusese atât de fericit ca mi ne și nici atât de sigur de succes în ceea ce-și pusese în minte să întreprindă. Îl și ajunseseră primele necazuri pe mare. Echipajul lui reușise, fie din rea-voință, fie din alt motiv, să rupă cârma navei, în vreme ce goneau mânați din urmă de o furtună probabil asemănătoare celei prin care trecuse *Spray.* Și mai erau și neînțelegeri pe *Santa Maria,* ceea ce nu s-a pomenit niciodată pe *Spray.* După trei zile de gren și vânturi schimbătoare, m-am trântit să mă odihnesc și să dorm, în vreme ce, cu timona legată, *Spray* naviga statornic pe drumul său.

Pe 1 septembrie, în zori, nori de uscat se ridicau înaintea noastră, vestind Insulele Canare, nu departe în față. A doua zi a sur venit o schimbare de vreme: nori grei de furtună și-au întins brațele pe cer. După toate aparențele, dinspre est putea să vină un harmatan[18] cumplit sau, dinspre sud, să se arate un uragan grozav. Din toate carturile amenința o furtună groaznică. Am terțarolat cu atenție velele, mai ales că nu era nici vreme de pierdut, fiindcă, într-o clipă, marea a devenit imaginea haosului, iar eu am fost bucuros să pot abate prova cu trei carturi sau chiar mai mult de la adevăratul drum, pentru ca *Spray* să poată naviga în siguranță peste valurile acelea. Acum fugeam cu vânt din spate spre canalul dintre Africa și Fuerteventura, cea mai estică dintre Insulele Canare și pentru asta stăteam de veghe. La orele două ale amiezii, s-a făcut, dintr-odată, vreme frumoasă și a apărut și insula, în traversul tribord, la nu mai mult de șapte mile. Fuerteventura are înălțimi de două mii șapte sute de picioare și, pe vreme frumoasă, se vede de la multe leghe distanță.

În timpul nopții, vântul s-a întărit, iar *Spray* a înaintat frumos prin canal. Pe 3

---

[18] Vânt puternic de nord-est, uscat și rece, care bate pe coasta de vest a Africii.

septembrie, în zori, *Spray era* la douăzeci și cinci de mile depărtare de tot grupul de insule, când deodată totul a devenit extrem de liniștit, lucru ce vestea o altă furtună, care, de altfel, s-a și arătat curând, aducând cu ea praf de pe țărmul african. Tot timpul cât a durat, vântul a urlat jalnic și, deși nu era sezonul harmatanelor, în numai un ceas marea și-a schimbat culoarea din cauza prafului roșcat-maroniu. Ae rul a fost încărcat de praf toată după-amiaza, dar, în cursul nopții, vântul și-a schimbat direcția, bătând dinspre nord-vest, ducând praful înapoi, spre țărm, oferindu-i lui *Spray* din nou un cer senin. Acum, catargul se îndoia sub puterea statornică a vântului, iar vela umflată mătura fața mării când *Spray,* legănându-se, făcea reverențe dinaintea valurilor mari de hulă.

Aceste valuri îmi creau o stare de plăcută emoție când săltau slupul și goneau pe sub chila lui. Era tot ce poate fi mai bun în materie de navigație.

Pe 4 septembrie, vântul, încă puternic, bătea dinspre nord-nord-est, iar valurile goneau odată cu *Spray.* Pe la amiază, din spre râul La Plata, îndreptându-se spre nord și având mult de suferit din cauza vremii, s-a ivit în zare un vapor de transportat vite. Am făcut semne, dar n-am primit niciun răspuns. Înfrunta greoi valurile din provă și avea un ruliu puternic, legănându-se în cel mai curios chip, iar după benzile[19] pe care ie lua puteai crede că la timonă nimerise cine știe ce cârmaci dezlănțuit.

În dimineața de 6 septembrie am găsit pe punte trei pești zburători, iar un al patrulea, intrat prin chepengul de la provă, ajunsese cât putuse el mai aproape de tigaie. Era cea mai grozavă recoltă de până acum și mi-am îngăduit un prânz și o cină îmbelșugate.

Spray s-a întins la drum pe direcția alizeelor și-și vedea de călătorie. Mai târziu, în aceeași zi, s-a arătat un alt cargou de vite, legănându-se la fel de rău ca predecesorul său. N-am mai ridicat niciun fel de pavilion, dar întâlnirea nu mi-a priit de loc, pentru că am trecut prin partea de sub vânt a navei. Și era într-adevăr împuțită. Ce mai răgeau sărmanele vite! A fost de mult o vreme când navele care treceau una pe lângă alta în largul mării își mascau velele gabier și se așezau la taclale, iar la despărțire erau trase salve. Dar acele frumoase timpuri au trecut. Astăzi, oamenii nu mai au răgaz să vorbească unii cu alții, nici chiar în mijlocul oceanului, unde o noutate chiar e noutate. În ceea ce privește salvele de salut, nu și le mai pot îngădui din lipsa prafului de pușcă. Acum nu mai există nave aureolate de poezie pe mare. Viața e prozaică atunci când nu mai avem timp nici să ne spunem bună dimineața!

Spray, navigând în plină bătaie a alizeelor, îmi lăsa zile întregi la dispoziție pentru odihnă și refacere. Îmi treceam vremea citind și scriind sau îndeletnicindu-mă cu arborada și velele pentru a le menține în bună stare. Gătitul îl făceam totdeauna iute, nu era mare lucru, întrucât lista de bucate con sta mai ales în pești

---

[19] Comandă de rotire a cârmei la maximum.

zburători, biscuiți prăjiți cu unt, cartofi, cafea și smântână.

Pe io septembrie, *Spray* a depășit Insula Santo Antão, cea mai dinspre nord-vest din Arhipelagul Capului Verde, trecând foarte aproape de ea. Navigasem incredibil de exact, ținând seama că nu făcusem nicio observație pentru aflarea longitudinii.

în vreme ce *Spray* trecea pe lângă insulă, dinspre nord-est s-a abătut grenul, dar eu am terțarolat velele, pentru orice eventualitate, și apoi am cârmit banda mult pentru a mă în depărta de înălțimile amenințătoarei insule Santo Antâo. după care, lăsând țărmurile Capului Verde dincolo de orizont, în pupă, m-am trezit din nou navigând pe o mare pustie, în suprema singurătate, cât vedeai cu ochii. Și când am dormit, am visat că eram singur. Sentimentul acesta nu m-a mai părăsit nicicum. Dar fie că dormeam, fie că eram treaz, știam, par că, permanent poziția lui *Spray* și vedeam nava cum se deplasa de-a lungul hărții, ca într-un veritabil tablou aflat înaintea ochilor mei.

Într-o noapte, în vreme ce stăteam în cabină, cuprins de o astfel de reverie, liniștea adâncă ce domnea în preajma mea a fost tulburată de glasuri omenești. Am țâșnit pe punte, nici nu pot spune cât de neliniștit. În bordul de sub vânt, aproape, trecea, ca o vedenie. Un barc alb, cu toate velele ridicate. Echipajul manevra parâmele pentru a brața vergile, care fură mai-mai să măture catargul lui *Spray,* când nava trecu pe lângă el. Nimeni nu mă strigase de la bordul acelui zburător cu aripi albe, dar am auzit pe cineva spunând că zărise lumină pe *Spray* și că, după părerea lui, eram o navă de pescuit. În acea noapte am adăstat multă vreme pe punte, sub lumina stelelor, gândindu-mă la corăbii și urmărind constelațiile în călătoria lor.

A doua zi, pe 13 septembrie, o navă mare, cu patru catarge, a trecut la oarecare distanță, îndreptându-se spre nord.

Spray se apropia acum repede de zona calmurilor ecuatoriale, iar puterea alizeelor a început să slăbească. După ondulările suprafeței, mi-am dat seama că se pornise un contracurent.

Am apreciat că făcea cam șaisprezece mile pe zi. În mijlocul său, viteza era mai mare decât cea a curentului spre est.

Pe 14 septembrie, am zărit din vârful catargului o navă mândră cu trei arbori, îndreptându-se spre nord. Nici asta și nici cea din ziua precedentă nu s-au apropiat la distanța necesară pentru semnalizare, totuși era plăcut chiar numai să le văd. În ziua următoare, dinspre sud s-au ridicat nori grei de ploaie, întunecând soarele, semne rău prevestitoare ale calmurilor ecuatoriale. Pe 16, *Spray* a intrat în această zonă mohorâtă, ca să se lupte cu grenul și să fie hărțuit de perioade capricioase de calm.

Fiindcă așa sunt elementele naturii între zona alizeelor de nord-est și cele de sud-est, unde fiecare vânt, luptându-se pentru supremație, își risipește forța, aruncându-se în cele mai neașteptate direcții. Ca totul să fie și mai sâcâitor pentru nervii și răbdarea mea, valurile erau mânate unul contra altuia, într-un haos complet, și răsucite de curenți turbionari. Ca și cum ar mai fi fost nevoie de ceva

pentru a desăvârși chinurile navigatorului solitar, turna cu găleata. *Spray* se luptă și se zbătu preț de zece zile, făcând în tot acest interval numai trei sute de mile. Ce să mai zici?!

Pe 23 septembrie, o minunată goeletă, *Nantasket,* din Boston, venind de la Bear River spre Rio de la Plata, încărcată cu cherestea și abia ieșită din zona calmurilor ecuatoriale, a ajuns în dreptul lui *Spray.* După ce-am schimbat câteva cuvinte cu căpitanul ei, nava și-a văzut mai departe de drum. Având fundul încărcat de vegetație și scoici, goeleta a atras peștii care-l însoțiseră până aici pe *Spray,* mult mai puțin înzestrat cu astfel de hrană.

Peștii urmează întotdeauna o navă de care s-a prins vegetație.

Iar un buștean în voia valurilor acoperit de scoici exercită aceeași atracție pentru peștii din adânc. În acest mic banc de dezertori se afla și un delfin care se ținuse pe urmele lui *Spray* vreo mie de mile, mulțumindu-se cu resturile de mâncare arun cate peste bord, fiindcă, rănit fiind, nu putea să hăituiască peștii cu care se hrănea. Mă obișnuisem să-l văd prin preajmă, îl cunoșteam după cicatrice. Când, uneori, întreprindea mici plimbări, îndepărtându-se de *Spray,* îi simțeam lipsa. Într-o zi, după o absență de mai multe ceasuri, s-a întors însoțit de trei snapperi cu coadă galbenă. Acest mic grup înota compact, în afară de cazurile când se ivea vreo primejdie sau întreprindea expediții de jaf prin jur. Viața snapperilor era, adesea, amenințată de rechinii flămânzi care dădeau târcoale navei, de care au scăpat de câteva ori ca prin urechile acului. Mă interesa foarte mult tactica prin care se salvau și-mi petreceam ceasuri întregi urmărindu-i. Obișnuiau să țâșnească fiecare în altă direcție, așa încât lupul mărilor, rechinul, urmărind pe unul dintre ei, se în depărta de ceilalți. După o vreme se întorceau cu toții, întâlnindu-se sub unul dintre bordurile lui *Spray.* De două ori, urmăritorii au fost păcăliți de o tigaie de tablă, pe care o remorcam de bar că, confundând-o cu vreun pește strălucitor, iar când s-au ră sucit, în felul acela ciudat al rechinilor când vor să-și înhațe prada, le-am trimis câte un glonț în țeastă.

Viața aceea plină de primejdii părea că nu-i îngrijorează pe snapperi prea mult. Fără îndoială că toate ființele se tem de moarte. Dar indivizii unora dintre speciile de pești pe care le-am întâlnit se adună la un loc, de parcă ar ști că au fost creați pentru a servi drept hrană confraților mai mari, vrând să le dea acestora cât mai puțină bătaie de cap pentru a-i vâ na. Am văzut balene înotând în jurul unui banc de heringi și căznindu-se să-i adune în vârtejul stârnit de cozile lor enor me. Apoi, când peștișorii se învârteau frumos, grămadă în vârtej, monștrii marini se avântau în mijloc, pe rând, cu fălcile căscate, luând câte o gură, care însemna cam o barcă întreagă de pește. În largul Capului Bunei Speranțe am văzut bancuri de sardele sau de alți pești mărunți fiind supuși aceluiași tratament de către carangide[20],

---

[20] Familie de pești teleosteeni marini de larg, răspândiți în apele tropicale, subtropicale și temperate calde ale oceanelor Atlantic, Indian și Pacific.

adunați în număr imens. Sardelele nu aveau nici cea mai mică șansă de scăpa re: carangidele înotau de jur împrejurul lor, înșfăcând indivizii de la marginea bancului. Era interesant de observat cât de iute dispărea prada și, deși spectacolul se repeta mereu dinaintea ochilor mei, n-am reușit să bag de seamă când a fost prins măcar un singur peștișor, atât de abil erau înfulecați.

De-a lungul limitei ecuatoriale a alizeelor de sud-est, aerul era încărcat cu electricitate, așa că aveam parte de nume roase fulgere și trăsnete. Cam pe aici fusese distrusă de trăsnet cu câțiva ani în urmă nava americană *Alert.* Printr-un mare noroc, oamenii din echipaj au fost salvați în aceeași zi și aduși în Pernambuco, unde i-am întâlnit și eu.

Pe 25 septembrie, la latitudinea de cinci grade nord, longitudinea de 26 de grade și 30 de minute vest, am conversat cu *North Star din* Londra. Marea navă pornise de la Norfolk, Virginia, cu patruzeci și opt de zile mai înainte, și se îndrepta spre Rio, unde ne-am întâlnit din nou, două luni mai târziu.

Se împlineau treizeci de zile de când *Spray* părăsise Gibraltarul.

Următorul tovarăș de drum al lui *Spray* a fost un pește-cu-spadă, care a înotat o vreme alături de barcă, arătându-și înotătoarea dorsală deasupra apei, până ce am făcut o mișcare spre harpon și atunci și-a coborât aripioara întunecată și a dispărut. Pe 30 septembrie, la ora 11:30, *Spray* a traversat Ecuatorul, la longitudinea de 29 de grade și 30 de minute vest. La amiază era la două mile depărtare de linia ecuatorială. Alizeul de sud-est m-a întâmpinat destul de blând, cam pe la patru grade, oferind velelor o briză statornică și împingându-l frumos pe Spray pe fața oceanului către coasta Braziliei, unde am întâlnit uscatul fără niciun incident, pe 5 octombrie, chiar la nord de promontoriul Olinda, și am aruncat ancora în portul pernambucan la amiază. Trecuseră patruzeci de zile de la plecarea din Gibraltar și totul la bord era în ordine. Obosisem în acest răstimp din pricina călătoriei? Câtuși de puțin. Nu fusesem mai în formă niciodată în viața mea, așa că eram ne răbdător să înfrunt pericolele și mai mari care mă așteptau la Capul Horn.

Nu era deloc ciudat pentru un marinar ca mine ca, după ce traversasem de două ori Atlanticul și ajunsesem la jumătatea drumului dintre Boston și Capul Horn, să mă aflu încă tot prin tre prieteni. Hotărârea mea dea naviga de la Gibraltar spre vest nu numai că mi-a îngăduit să scap de pirații din Marea Roșie, ci, făcându-mă să ajung în Pernambuco, m-a adus pe țărmuri familiare. Aveam la activ numeroase călătorii către porturile din Brazilia. În 1893, fusesem angajat, în calitate de comandant, să aduc faimoasa navă a lui Ericsson, *Destroyer,* de la New York până în Brazilia, pentru a fi folosită împotriva rebelului Mello și a tovarășilor săi. Fiindcă veni vorba, trebuie să amintesc că *Destroyer* avea un tun submarin extrem de lung.

La aceeași expediție a participat și *Nictheroy,* navă cumpărată de guvernul Statelor Unite în timpul războiului spaniol și rebotezată *Ruffalo.* În multe privințe, *Destroyer* era o navă mai bună, dar, în timpul ciudatului lor război, brazilienii au scufundat-o chiar ei în Bahia. Odată cu ea, s-au dus la fund și speranțele mele de a-mi primi salariul care mi se cuvenea. Eu am continuat totuși să insist pentru a-l dobândi, fiindcă pentru mine însemnau lucru mare banii aceia. Acum, după doi ani,

valurile timpului aduseseră la putere partidul lui Mello și, cum pe mine mă angajase vechiul guvern, așa-numiții re beli nu s-au simțit cu nimic obligați în ce mă privea.

În timpul acestor vizite în Brazilia, îl cunoscusem pe domnul Perera, proprietarul și redactorul-șef al *El Commercio Journal,* și, îndată ce *Spray* a fost amarat și s-a aflat în siguranță pe Canalul Gabierului, acest domn, un entuziast iahtman, a venit să-mi fa că o vizită și să mă ducă pe canalul lagunei până la locuința sa din afara orașului. Accesul pe apă spre fermă era apărat de *arma da* sa, o flotilă de bărci, între care și un sampan chinezesc, o ambarcațiune norvegiană, o barcă de pescuit tipică pentru Capul Ann, ultima obținută de la *Destroyer.* Doctorul m-a hrănit cu mâncare braziliană sănătoasă, ca să pot, după cum zicea, *salle gordo,* dar a descoperit că nici cu cea mai bună hrană tot nu mă prea îngrășam.

Cum la bord fuseseră aduse fructe, legume și toate cele necesare călătoriei, pe 23 octombrie am ridicat ancora, pregătindu-mă de ieșit pe mare. Cu acest prilej m-am întâlnit cu un neînduràtor membru al partidului lui Mello, în persoana va meșului, care l-a taxat pe *Spray* chiar la plecare după tonaj, fă ră să țină seama că naviga cu brevet de iaht și că ar fi trebuit să fie scutit de taxe portuare. Consulul nostru i-a amintit vameșului de asta și, dovedindu-se prea puțin diplomat, i-a pomenit și de faptul că eu fusesem cel care adusesem în Brazilia nava *Destroyer.*

— Ah, da, a făcut politicos vameșul, de vreme ce acum lucrurile se întorseseră în favoarea lui. Ne amintim prea bine.

Ca să mă ajute să ies din încurcătură, domnul Lungrin, un negustător, s-a oferit să tocmească iahtul pentru un transport de praf de pușcă spre Bahia, ceea ce m-ar fi făcut om cu bani. Când companiile de asigurare au refuzat să-și asume riscul unui trans port pe o navă cu un echipaj format dintr-un singur om, el s-a ară tat hotărât să expedieze încărcătura chiar fără niciun fel de asigurare, acceptând toate riscurile, (iestul presupunea o cinste mai mare decât meritam. Dar n-am putut zice da, pentru motivul că în acest fel încălcăm brevetul de iaht, iar câștigul dobândit ar fi fost mai mic decât taxele ce urma să le achit în porturile pe care aveam să le vizitez în această călătorie în jurul lumii. În schimb, un alt vechi prieten, comerciant și el, mi-a venit în ajutor, dându-mi banii necesari.

În timpul petrecut în Pernambuco mi-am scurtat ghiul, renunțând la bucata ruptă în largul coastelor marocane – iar asta se traducea prin aproximativ patru picioare mai puțin din capătul dinspre catarg. Așa că am fixat din nou și furca ghiului.

Pe 24 octombrie 1895, într-o zi frumoasă chiar și pentru Brazilia, *Spray a* pornit din nou la drum, plin de voie bună. Fă când cam o sută de mile pe zi de-a lungul țărmului, am ajuns la Rio de Janeiro pe 5 noiembrie, fără să am parte de niciun eveniment demn de menționat și, cam pe la amiază, am aruncat ancora lângă Villeganon[21], pentru a aștepta vizita oficialităților portului. A doua zi de dimineață, m-am pus în mișcare pentru a întâlni cea mai înaltă față a Amiralității și alți

[21] Insulă în golful Guanabara, în apropierea orașului Rio de Janeiro.

funcționari, ca să mă interesez de soarta salariului ce mi se datora de pe urma dragului de *Destroyer.* Importantul oficial pe care l-am văzut mi-a spus:

— Domnule căpitan, în ce ne privește, puteți să vă luați nava înapoi cu totul, iar dacă sunteți de acord atunci o să vă trimitem un ofițer să vă arate unde se află.

Știam destul de bine unde se găsea în acel moment. Cum capătul coșului se vedea ieșind din valuri în golful Bahia, mai mult ca sigur că restul navei odihnea pe fundul acelorași ape. I-am mulțumit binevoitorului ofițer, dar am respins oferta.

Cu niște bătrâni comandanți la bord, *Spray* a făcut un tur al portului Rio, cu o zi înainte de a pomi din nou în larg. Deoarece mă hotărâsem să adopt un greement de iolă pentru apele furtunoase ale Patagoniei, prinsesem la pupă o brățară semi circulară ca să țină un arbore artimon. Bătrânii comandanți cercetară greementul lui *Spray* și fiecare contribui cu ceva la înzestrarea navei. Căpitanul Jones, care-mi slujise la Rio drept interpret, i-a dăruit o ancoră, iar un comandant de vapor i-a oferit un cablu pe măsura ei. Ancora căpitanului Jones n-a derapat niciodată în tot cursul călătoriei, iar cablul nu numai că a rezistat la solicitările mari în partea expusă a unor țărmuri, ci, atunci când a fost tras în urma iahtului în largul Capului Horn, a slujit drept sparge-val în fața talazurilor din pupă, care amenințau să ajungă pe punte.

CAPITOLUL VI

Plecarea de la Rio de Janeiro. *Spray* eșuează pe nisipurile țărmului uruguayan. Cu greu salvat de la naufragiu.
Băiatul care a găsit un iaht. *Spray* plutește din nou, ușor avariat. Bunăvoința consulului britanic din Maldonado.
Caldă primire la Montevideo. Excursie la Buenos Aires.
Scurtarea catargului mare și a artimonului

Pe 28 noiembrie, *Spray,* a pornit din Rio de Janeiro și, mai întâi și mai întâi, a nimerit într-o vijelie care a cam făcut ravagii de-a lungul coastei, aducând multe daune ambarcațiunilor. *Spray* a avut noroc probabil pentru că era departe de țărm. În vreme ce navigam de-a lungul coastei în această parte a călătoriei, am băgat de seamă că unele nave mai mici întâlnite în drum îl întreceau pe *Spray* pe timp de zi, dar rămâneau în urma lui în cursul nopții. Pentru *Spray,* ziua și noaptea erau totuna. Pentru celelalte se vedea limpede că lucrurile stăteau diferit. Într-una dintre zilele foarte frumoase de care am avut parte după plecarea din Rio, vaporul *South Wales* a stat de vorbă cu *Spray* și, fără să cerem, ne-a dat longitudinea după cronometru: 48 de grade vest.

— Cât de precis o pot stabili și eu, a adăugat căpitanul.

Spray, cu ceasul lui de tinichea, ajunsese exact la aceeași estimă. Eu mă simțeam în largul meu cu metoda primitivă de navigație pe care o foloseam, dar trebuie să spun că am fost uimit când am descoperit că aceasta era confirmată de crono- metrul vaporului.

Pe 5 decembrie se ivi o barcantină și vreme de câteva zile cele două nave au mers împreună de-a lungul coastei. Chiar în acest timp a apărut un curent spre nord, obligându-mă să țin aproape de țărmul cu care Spray se obișnuise. Îmi mărturisesc greșeala: am ținut prea aproape. Pe scurt, pe 11 decembrie, în zori, *Spray* s-a proptit în nisip. Era o treabă cam neplăcută, dar curând am văzut că ambarcațiunea nu se afla în mare pericol.

Mă lăsasem păcălit de înfățișarea înșelătoare a bancurilor de nisip în bătaia lunii, iar acum mă plângeam că mă încrezusem în aparențe. Marea, deși destul de liniștită, avea o hulă care se spărgea cu destulă forță de mal. Am reușit totuși să las la apă luntrea și să duc spre larg o ancoră de tracțiune și o parâmă de remorcaj, dar era prea târziu ca să mă mai trag acum pe ancoră, pentru că începuse refluxul și apa scăzuse cu vreun picior. Apoi m-am apucat să transport și ancora cea mare, treabă nu chiar ușoară, fiindcă singura mea barcă de salvare, luntrea aceea fragilă,

s-a și răsturnat în valurile de deferlare[22] când s-a văzut cu ancora și cablul în ca, povara fiind prea mare. Atunci am tăiat cablul și am făcut, astfel, două sarcini din el, în loc de una singură. Am luat apoi ancora cu patruzeci de brațe de parâmă și cu o geamandură și am reușit să trec de valurile de la țărm. Dar acum, bărcuța mea lua apă repede și când am ajuns destul de departe pentru a arunca ancora, era plină până la copastie și gata-gata să se scufunde. Nu-mi ră mânea nicio clipă de pierdut; mi-am dat seama limpede că, dacă nu reușeam acum să fac treaba asta, totul era ratat. Am lăsat ramele, am sărit în picioare și, ridicând ancora deasupra capului, am aruncat-o exact în clipa în care barca se răsturna.

M-am apucat de copastie și m-am ținut de ea, în vreme ce barca se răsucea cu fundul în sus fiindcă, brusc, mi-am amintit că habar n-aveam să înot. Apoi am încercat să întorc barca la loc, dar cu prea mult elan, așa că s-a răsucit pe partea cealaltă și m-am trezit, la fel ca mai înainte, agățat de copastie, cu tot corpul în apă. Stând un moment și gândind „la rece”, am vă zut că, deși vântul bătea moderat spre țărm, curentul mă pur ta spre larg și că în situația asta se impunea să fac neapărat ceva. De trei ori m-am trezit sub apă tot încercând să întorc barca și tocmai îmi spuneam: „Asta mi-a venit de hac”. Dar am simțit în mine o mare îndârjire să mai încerc o dată, ca niciunul dintre cei ce-mi profețiseră eșecul și cărora Ic întorsesem spatele să nu poată spune: „Am zis eu c-așa are să se întâmple!” Indiferent care o fi fost pericolul, mare sau mic, pot jura cu mâna pe inimă că atunci am trăit cel mai senin moment din viața mea.

La a patra încercare, am reușit să îndrept barca, dând do vadă de cea mai mare grijă, și am izbutit s-o și mențin așa în vreme ce mă trăgeam înăuntru. Cu o ramă, pe care o recuperasem din valuri, am vâslit până la mal, tăvălit rău și muiat bi ne în apă de mare. Dar acum mă îngrijora *Spray* care era eșuat.

Nu mă mai puteam gândi la altceva decât cum să-l văd din nou la apă și nu-mi mai păsa de nimic altceva. Nu am mai avut necazuri cu căratul părții a doua a cablului și am reușit s-o leg de cealaltă bucată, de care avusesem grijă să prind o geamandură, înainte de a o pune în barcă. A fost treabă și mai ușoară să aduc capătul înapoi la iaht și cred că am chicotit, în ciuda necazurilor mele, când mi-am dat seama că, în toate aceste nenorociri, judecata sau geniul meu cel bun nu mă părăsise nicio clipă. Am tras cablul de la ancora aruncată la adâncime până la vinciul iahtului și mi-a ajuns exact cât să-l înfășor o dată pe tambur, nu mai mult. Ancora fusese așadar aruncată exact la distanța care trebuia față de iaht. De-acum nu-mi mai rămânea decât să întind cablul bine și să aștept venirea fluxului.

Avusesem parte de o trudă care l-ar fi sleit chiar pe unul mai zdravăn decât mine, așa că am fost cât se poate de bucuros să mă trântesc pe nisip, dincolo de linia fluxului, ca să mă odihnesc. De-acum, soarele era sus și dăruia cu generozitate căldură pământului. Aș fi putut fi într-o stare și mai nenorocită, dar

[22] Cădere a crestelor de val înainte, ca urmare a faptului că valul întâlnește un obstacol.

asta nu mai conta; eram pe un țărm sălbatic, într-o țară străină, iar avutul meu nu se afla în prea mare siguranță, cum aveam să aflu în curând.

Nu zăceam de multă vreme pe mal, când am auzit un tropot ce se apropia dinspre uscat, dar care a dispărut când calul a ajuns la duna îngustă de nisip, unde stăteam eu întins la adăpost de vânt. Uitându-mă cu băgare de seamă, l-am văzut pe cel mai uimitor puști de pe toată coasta călare pe o mârțoagă.

Tocmai găsise un iaht! „Al meu trebuie să fie”, s-o fi gândit el.

„Nu eu am fost cel care l-a văzut pe țărm primul?” Nu putea exista nicio îndoială, iată înălțându-se acolo iahtul alb eșuat.

Și-a mânat calul în jurul vasului și, nevăzând niciun stăpân, a legat animalul de subarba bompresului și și-a îmboldit bidiviul să se opintească, de parcă ar fi avut de gând să care ambarcațiunea acasă. Dar, bineînțeles, iahtul era prea greu pentru un singur cal, însă cu luntrea lucrurile stăteau cu totul altfel. Pe asta o târî mai încolo și o ascunse într-un petic de buruieni înalte, după o dună de nisip. Bănuiesc că-și pusese în gând să mai facă rost de niște cai și să târâie cu ei și barca cea mare. Oricum o pornise în direcția așezării, aflată la vreo milă depărtare, pentru a aduce întăriri, când m-am ivit dinaintea lui, iar la vederea mea s-a arătat nemulțumit și dezamăgit.

— *Buenos dias, muchacho*[23], i-am zis.

A mârâit ceva drept răspuns și m-a măsurat cu o privire tăioasă din cap până-n picioare. Ca apoi să izbucnească într-o rafală de întrebări, pe care n-ar fi fost în stare să le pună șase yankei laolaltă. Voia să știe, mai întâi, de unde era iahtul și de câte zile naviga. Apoi m-a întrebat ce căutam pe țărm atât de devreme.

— E ușor de răspuns la întrebările tale, i-am zis. Nava mea vine tocmai de pe Lună, l-au trebuit patru săptămâni încheiate să ajungă aici și-am venit încoace ca să iau o încărcătură de băieți.

Dar dacă n-aș fi fost cu mare băgare de seamă, dezvălui rea acestei intenții ar fi putut să mă coste foarte scump, pentru că, în vreme ce spuneam cele de mai sus, fiul pampasului își apucase lasou! gata să-l arunce pentru că, trebuie să se fi gândit, decât să fie dus pe Lună, mai bine mă țâra el pe mi ne după cal, peste câmpiile Uruguayului, până acasă la dumnealui.

Locul exact unde eșuasem era Castilia Chicos, la șapte mile sud de linia de frontieră dintre Uruguay și Brazilia și, bineînțeles, băștinașii vorbeau spaniola. Pentru a-mi împăca mu safirul, i-am spus că pe navă aveam biscuiți și că voiam să-i dau pe niște unt și lapte. Când a auzit una ca asta, un zâmbet larg i-a luminat fața, arătându-mi astfel că era foarte interesat și că și în Uruguay niște biscuiți marinărești pot umple de bucurie inima unui băiat și îl pot transforma în prieten.

Puștiul mai că zbură până acasă și se întoarse de îndată cu unt, lapte și ouă. La urma urmei, eram într-o țară bogată. Odată cu băiatul, veniră și alți oameni,

---

[23] Bună ziua, băiete! (span.)

tineri sau vârstnici, de la fermele învecinate, între ei numărându-se și un colonist german, care mi-a fost de mare ajutor în multe privințe.

Se arătă și un grănicer de la fortul Santa Teresa, aflat la câ teva mile depărtare, „ca să vă protejez avutul de băștinașii pampasului”, cum a spus el. Am profitat de ocazie pentru a-i zice că, de se va strădui să-i țină la respect pe cetățenii propriului său sat, aveam să mă descurc eu cu băștinașii pampasului, arătându-i-l, în vreme ce-i spuneam asta, pe mușteriul care-mi săltase deja revolverul și alte lucruri mărunte din cabină, pe care le-am luat înapoi doar prin bravadă. Individul nu era uruguayan. Și aici, la fel ca în alte locuri pe care le-am vizitat, nu băștinașii s-au dovedit cei care fac țara de râs.

Curând, în aceeași zi, a venit și un ordin al căpitanului portului Montevideo, dându-le grănicerilor de coastă dispoziție să acorde iahtului *Spray* tot ajutorul. Dar nu se simțea nevoia, fiindcă un grănicer era deja alertat și provoca suficiente încurcături cât să scufunde un vapor cu o mie de emigranți la bord. Același mesaj ne mai informa că avea să fie trimis un remorcher cu aburi de către căpitanul portului, care să-l ducă pe *Spray* până la Montevideo. Și ofițerul s-a ținut de cuvânt. A doua zi a apărut un remorcher puternic. Dar să nu mai lungim povestea. Cu ajutorul neamțului, al unui sol dat și al unui italian, „Angel din Milano”, pusesem deja iahtul la apă și pornisem către port cu ghiul largat, împins din spate de un vânt prielnic. Aventura cu eșuarea pe țărm și izbirea de bancul de nisip l-au costat pe *Spray* destul de mult. A rămas fără talpă și o parte din chila falsă. A avut de suferit și alte stricăciuni, dar acestea au fost destul de ușor remediate apoi.

A doua zi am ancorat la Maldonado. La bord au venit con sulul britanic, fiica lui și o altă tânără, aducând cu ei un coș cu ouă proaspete, căpșune, sticle cu lapte și o pâine mare și gustoasă. Dedata asta, sosirea la țărm a avut loc sub bune auspicii și m-am simțit mult mai optimist decât cu mulți ani în urmă când intrasem în portul Maldonado cu barcul meu *Aquidneck* și un echipaj lovit de soartă.

În apele golfului Maldonado abundă numeroase specii de pești, iar focile cu blană, aflate în sezonul lor de înmulțire, se adună pe insula din fața golfului pentru împerechere. Curenții de coastă sunt puternic influențați de vânturile dominante și valul de maree. Mai mare decât cel produs în mod obișnuit de Lună, acesta crește încă și mai mult mânat de furtunile de sud-vest, măturând toată coasta uruguayană. Dar când se întâmplă să bată vântul de nord-est acesta scade. Unul dintre aceste valuri, atenuat de vântul de nord-est – care îl adusese pe *Spray* în port – tocmai trecuse și venise refluxul, scoțând la iveală, până departe de linia țărmului, stâncile acoperite de stridii. Se găseau din belșug și alte scoici gustoase, deși mici ca dimensiune. Am adunat o grămadă de stridii și midii, în vreme ce un băștinaș, cu o sfoară și un cârlig, folosind drept nadă niște midii, pescuia de pe un promontoriu de stânci izolate plătică de mare, reușind să scoată câteva exemplare frumoase.

Nepotul pescarului, un puști de vreo șapte ani, merită pomenit deoarece, cât era el de mic, s-a dovedit cel mai mare expert în înjurături pe care l-am întâlnit în călătoria asta, l-a adresat bătrânului său unchi toate cuvintele urâte din lume, numai pen tru că nu voia să-l ajute să treacă un braț de apă. În vreme ce țâncul înjura de

mama focului, luând la rând toate modurile și timpurile limbii spaniole, unchiul său pescuia mai departe, din când în când binecuvântându-și promițătorul ne|xrt pentru ta lentul dovedit. După ce și -a terminat bogatul repertoriu, țâncul a întins-o țopăind spre câmp și curând s-a întors cu un buchet de flori pe care mi l-a dat, numai zâmbet, cu o îngerească inocență. Mi-am amintit că mai văzusem flori dintr-acelea cu câțiva ani mai înainte, în susul fluviului. L-am întrebat pe micul piratul de ce mi le adusese.

— Nu știu, mi-a răspuns. Așa mi-a venit.

Indiferent ce-i inspirase unui puști sălbatic din pampas o dorință atât de frumoasă, trebuie că era un lucru mare, m-am gândit eu.

Curând după aceea, *Spray* s-a îndreptat spre Montevideo, unde a ajuns a doua zi și a fost întâmpinat de un cor insistent de sirene de vapor, încât m-am simțit stânjenit, vrând să fi sosit nebăgat în seamă. Probabil că o călătorie atât de lungă de unul singur trebuie să le fi părut uruguaienilor o ispravă demnă de o astfel de primire. Dar mai aveam până la capătul ei un drum foarte lung și greu, așa că omagiile de la acel moment aduceau, într-un fel, a laude premature.

De-abia ancorase *Spray* la Montevideo și agenții de la Compania Regală de Vapoare Poștale Humphreys au trimis vorbă că sunt dornici să primească nava pentru andocare și efectuarea reparațiilor, totul gratis, și să-mi ofere și suma de douăzeci de lire sterline. Și-au împlinit promisiunile punct cu punct. Călăfătuitorii de la Montevideo s-au străduit să facă nava să nu ia strop de apă, dulgherii au reparat chila și barca de salvare (luntrea mea), vopsind-o cu atât entuziasm, încât cu greu o mai deosebeai de un fluture.

Crăciunul anului 1895 l-a găsit pe Spray echipat din nou, ba chiar și înzestrat cu o sobă improvizată, făcută dintr-un butoi mare de fier, care cine știe la ce-o fi folosit, găurit fiind apoi în toate chipurile ca să aibă tiraj[24]. Coșul ieșea prin acoperișul teugii. Și nu era sobă numai cu numele: înghițea fără odihnă de toate, chiar și lemn verde, iar în zilele friguroase și pline de umezeală din largul coastei Țării de Foc m-a slujit tare bine.

Avea o ușă prinsă în balamale de aramă și unul dintre ucenicii șantierului naval, îmboldit de un lăudabil zel, le-a lustruit cu râvnă, până când le-a făcut să lucească la fel ca habitaclul[25] de alamă de pe un pachebot.

Spray era pregătit să iasă pe mare. Dar, în loc să pornească mai departe, a întreprins o excursie în susul fluviului. Un vechi prieten de-al meu, căpitanul Howard, de la Cape Cod, binecunoscut pe Rio de la Plata, a făcut o plimbare cu *Spray* până la Buenos Aires, unde am ajuns a doua zi de dimineață, devreme, beneficiind de un vânt puternic și de un curent atât de bun, că slupul s-a întrecut pe sine. Eram bucuros să am la bord un marinar cu experiența lui Howard, care să

---

[24] Circulația aerului (și a gazelor de ardere) într-o instalație de încălzire cu focar.

[25] Suportul nemagnetic al busolei marine.

constate performanțele ambarcațiunii atunci când naviga fără să stea nimeni la timonă. Howard s-a așezat lângă habitaclu și a urmărit busola, în vreme ce *Spray* ținea drumul cu atâta siguranță, încât îți venea să zici că roza busolei fusese prinsă în cuie. Nu s-a abătut de la drum nici cu un sfert de cart. Vechiul meu prieten avusese un slup cu care navigase pe fluviu mulți ani, dar isprava lui *Spray* i-a luat vântul din vele, așa că a exclamat:

— Să naufragiez pe Bancul Chico dac-am mai pomenit una ca asta!

Probabil că omul nu-i dăduse iahtului său șansa de a arăta ce putea. Lucrul pe care vreau să-l evidențiez este că *Spray* a navigat prin ape cu bancuri de nisip și cu curenți puternici și a avut de înfruntat și alte dificultăți și condiții neobișnuite. Căpitanul Howard a ținut cont de toate acestea.

În ciuda atâtor ani petrecuți departe de locurile natale, Howard nu uitase arta de a face ciorbă de pește și, pentru a o dovedi, procură niște pești dintr-aceia care trăiesc în apele de pe lângă stânci și găti bucate demne de o masă împărătească.

După ce ciorba a fost gata, am fixat oala bine, între două lăzi, pe podeaua cabinei, ca să nu se răstoarne, și am început să ne servim direct din ea și să depănăm amintiri, în vreme ce *Spray* își croia drum mai departe, prin bezna de pe fluviu. Howard îmi spunea istorii cu canibalii fuegieni, pe când iahtul gonea mereu. Eu i-am relatat, apoi, despre pilotul de pe *Pinta* care a ținut timona iahtului meu în timpul furtunii din largul coaste lor Insulelor Azore și despre cum îl priveam eu firesc cum stă tea la cârmă, în timpul furtunii. Nu-l acuz pe Howard de superstiție – niciunul dintre noi nu e superstițios – dar, când i-am propus să se întoarcă la Montevideo cu *Spray,* a scuturat din cap și a luat un vapor de pasageri.

Nu mai fusesem la Buenos Aires de mulți ani. Locul unde coboram eu pe vremuri din navele de linie direct în trăsură ară ta acum cu totul altfel, avea docuri magnifice. Se cheltuiseră averi imense pentru construirea portului. Bancherii Londrei ar putea confirma asta. Căpitanul portului, după ce i-a repartizat lui *Spray* o dană adăpostită, însoțindu-și gestul cu felicitări, mi-a trimis vorbă să mă duc la el ori de câte ori aveam nevoie de ceva în perioada când mă aflam în port. Mi-am dat seama că sentimentele sale prietenești erau sincere. La Buenos Aires, slupul s-a bucurat de toată atenția. Pentru docare și tonaj nu am plătit nimic, iar confreria yachtman-ilor din oraș l-au întâmpinat pe *Spray* cu toată căldura. Am văzut că orașul nu se schimbase în aceeași măsură în care se transformase portul și curând m-am simțit ca acasă.

Pe când eram la Montevideo, transmisesem, din partea lui sir Edward Hairby, o scrisoare de recomandare către proprie tarul publicației *Standard,* domnul Mulhall, și, ca răspuns la asta, m-am bucurat de o caldă primire din partea celei mai fierbinți inimi aflate dincolo de hotarele Irlandei, după câte am eu impresia. Îndată ce *Spray* și-a luat dana în primire, domnul Mulhall a și apărut în port, cu un echipaj de cai arătoși, cu dorința expresă de a mă lua de îndată la el acasă, unde mă aștepta o cameră pregătită. Era în ziua de Anul Nou, 1896. Croaziera lui *Spray* a fost relatată punct cu punct în coloanele lui *Standard.*

Extrem de amabil, domnul Mulhall m-a condus prin oraș ca să văd ce se mai

făcuse nou și am pornit în căutarea vechi lor puncte de reper. Pe vânzătorul de limonadă, pe care-l întâlnisem în piață pe când vizitam prima oară acest minunat oraș, l-am găsit tot acolo, cu limonada de doi cenți paharul.

Dar din treaba asta făcuse avere. În afacere investise un ciubăr și o vrană, o provizie nu foarte mare de zahăr nerafinat și vreo șase lămâi care pluteau în apa îndulcită. Apa era reîmprospătată din vreme în vreme, de la o cișmea darnică, însă lămâile „rămâneau acolo pe vecie", iar paharul costa doar doi cenți.

Dar zadarnic l-am căutat pe omul acela care vindea whisky și coșciuge în Buenos Aires; marșul civilizației îl strivise, nu mele lui rămăsese numai în amintire. Mare bucurie mi-ar fi făcut să-l văd. Îmi aduceam aminte de rândurile de butoaie de whisky, înșirate până în capăt, într-o parte a prăvăliei, în vreme ce, pe cealaltă parte, despărțite doar de o mică îngrăditură, se aflau coșciugele, rânduite frumos și ele, de toate dimensiunile și în număr mare. Acest aranjament unic părea logic, pentru că, pe măsură ce se golea un butoi, se putea în tâmpla să se umple și un coșciug. Pe lângă whisky ieftin și multe alte băuturi spirtoase, el mai vindea și cidru, pe care-l pregătea din stafide de Malaga stricate. Tot de branșa prăvăliei lui ținea și vânzarea apei minerale, nu chiar lipsită de microbii bolilor. Cu siguranță că acest om se îngrijea să satisfacă toate gusturile și dorințele aferente pozițiilor sociale ale clienților săi.

Undeva, în oraș, mai trăia încă omul acela de treabă care scrisese următoarele cuvinte pe un perete al magazinului pentru cei înclinați spre meditație și învățare: „Lumea asta rea va fi distrusă de o cometă! Proprietarul acestei prăvălii e dispus, în consecință, să vândă totul, cu orice preț, ca să evite catastrofa." Prietenul meu, domnul Mulhall, m-a condus să văd înfricoșătoarea cometă târând după ea o coadă imensă, zugrăvită pe peretele șubred.

La Buenos Aires am dat jos catargul și l-am scurtat cu vreo șapte picioare. Am redus și bompresul cu cinci picioare și chiar și atunci mi s-a părut prea lung. Nu numai o dată, pe când mă aflam la capătul lui pentru a terțarola focul, aveam să regret că nu îl scurtasem cu încă un picior.

CAPITOLUL VII

Virând ancora la Buenos Aires. Emoții la gura de vărsare a Rio de la Plata.

Acoperit de un val imens. Furtună la intrarea în strâmtoare. Punga cu piuneze de covor- inspiratul cadou al căpitanului Samblich.
În largul Capului Horn. Urmărit de indieni în Golful Fortescue.
Un glonț ratat pentru Pedro cel Negru. Provizii de lemne și apă în Golful Celor Trei Insule. Viața animalelor

Pe 26 ianuarie 1896, echipat din nou. Aprovizionat cu de toate, *Spray* a pornit din Buenos Aires. La plecare nu prea era vânt, suprafața marelui fluviu arăta ca o oglindă de argint și m-am bucurat că am fost tras de un remorcher al portului ca să trec de intrarea în radă. Dar, curând după aceea, se porni o furtună care stârni o mare urâtă și, în loc de argintiu, cum fusese mai înainte, fluviul se făcu mâlos. La Plata e un loc primejdios când se stârnește furtuna. Când navighezi pe acolo trebuie să fii tot timpul pregătit să înfrunți greul. Înainte de lăsarea întunericului, am aruncat ancora în locul cel mai ferit de vânt pe care l-am putut găsi în apropierea țărmului, dar toată noaptea am fost zgâlțâit groaznic, încât ajunsesem să tul de săltatul valurilor de hulă. A doua zi de dimineață am pornit din nou și, cu velele terțarolate, am înaintat cu greu în josul fluviului cu vânt din față. După o noapte petrecută în lo cul unde s-a urcat la bord pilotul Howard, când am navigat pe fluviu în sus, am pornit la drum, alegând astfel drumul, încât să trec cu bine de Point Indio, pe de o parte, și de English Bank, pe de alta.

De mulți ani nu coborâsem mai spre sud de aceste locuri.

N-am să zic că mă așteptam să am parte de o navigație plăcu tă în cursul croazierei directe spre Capul Horn, dar pe când trudeam să aranjez alura velelor și a greementului nu mă gândeam decât cum să răzbesc înainte, numai înainte. Abia când am ancorat în niște locuri singuratice m-a cuprins un sentiment de groază. L.a ultimul loc de ancorare de pe monotonul și mâlosul fluviu se pare că am avut un moment de slăbiciune și m-am lăsat pradă sentimentelor. Atunci m-am hotărât că nu voi mai ancora nicăieri la nord de Strâmtoarea Magellan.

Pe 28 ianuarie, *Spray* scăpase de Point Indio, English Bank și de toate celelalte pericole ale fluviului La Plata. Profitând de un vânt prielnic, se îndrepta acum spre Strâmtoarea Magellan, cu toate pânzele sus, înaintând tot mai mult spre ciudatul tă râm al sudului, până ce am uitat ce înseamnă binecuvântarea nordului nostru atât de blând.

Spray a trecut fără niciun incident de Bahia Blanca, de Golful San Matias și de cumplitul Golf San Jorge. Sperând să scap de forța distrugătoare a valurilor de maree, spaima navelor mici și mari care trec de-a lungul acestor coaste, am avut prudența să-mi iau o marjă de siguranță de cincizeci de mile față de toate promontoriile, pentru că pericolul acestor valuri se întinde pe multe mile de la țărm. Dar, ferindu-se de o primejdie, *Spray* a nimerit peste alta. Pentru că, într-una din zile, pe când era departe, în largul coastelor Patagoniei, și naviga în volte cu vele reduse, un val groaznic – se pare că un maxim al mai multor valuri – s-a năpustit asupra lui *Spray* urlând, în plină furtună. N-am avut decât un moment de ră gaz ca

să dau toate pânzele jos și să mă salt pe picul fungilor de la catarg, la adăpost de pericol, că am și văzut asupra mea creasta valului uriaș, dominându-mă de la înălțimea vârfului catargului. Acel munte de apă mi-a înghițit nava. *Spray* s-a cutremurat până la ultima fibră a lemnului și s-a aplecat sub greutatea talazului, dar a ieșit îndată la suprafață și a înfruntat viteaz berbecii care au urmat. Din refugiul meu în greement, unde mă țineam bine, n-am mai văzut puntea navei preț de vreun minut. Poate să fi fost chiar mai puțin de atât, dar mie mi-a părut o veșnicie, pentru că, în momente de emoție, trăiești intens și în numai câteva secunde ești în sta re să rememorezi multe din trecut. Nu numai că acest trecut mi-a fulgerat pe dinaintea ochilor, cu viteza curentului electric, dar, pe când stăteam în poziția aceea periculoasă, am avut vreme să mă gândesc și la unele soluții de viitor care îmi vor lua multă vreme pentru a le pune în practică. Îmi amintesc că prima ideea fost - dacă Spray avea să scape și din acest pericol – să-mi dăruiesc toată energia pentru construirea unei nave și mai mari, exact după forma lui, ceea ce încă sper și acum că voi face. Alte promisiuni, deși mai ușor de ținut, le-aș fi făcut doar împotriva voinței mele. Cu toate astea, incidentul, care mi-a prilejuit momente de spaimă, a constituit încă un test ce m-a convins asupra calităților deosebite ale lui *Spray,* mi-a dat încredere în el înaintea încercărilor neîndurătorului Cap Horn.

Din momentul în care valul acela imens a măturat puntea și până când nava a ajuns la Capul Virgenes nu s-a mai întâmplat nimic care să-mi dea bătăi de inimă. Ba din contră, vremea a fost frumoasă, marea – cuminte și viața – liniștită. Au avut însă loc frecvente fenomene de miraj. Într-una din zile, un albatros, care stătea pe apă, apăru deodată mare cât o navă, două foci ce dormeau pe fața oceanului au devenit două bale ne și aș fi jurat că un val de ceață era, de fapt, o faleză înaltă. Apoi, caleidoscopul s-a răsturnat și, a doua zi, am navigat într-o lume de pitici.

Pe 11 februarie, *Spray* a dublat Capul Virgenes și a pătruns în Strâmtoarea Magellan. Priveliștea era din nou impresionantă și mohorâtă. Vântul dinspre nord-est, ce sufla a furtună, gonea spuma albă de-a lungul coastei și se porniseră niște valuri care ar fi răsturnat o navă prost echilibrată. În vreme ce *Spray* se apropia de intrarea în strâmtoare, am băgat de seamă că înaintea noastră alergau două valuri de maree imense, unul foarte aproape de promontoriu, celălalt mai de parte, în larg. Iar Spray înainta între cele două valuri, printr-un fel de canal, printre brizanți, cu velele mult terțarolate. Însă a fost urmărit, multă vreme, de un ruliu puternic, iar un curent cumplit, care dădea ocol capului, îi venea împotrivă. Dar Spray a răzbit contra curentului și, curând, la adăpostul Capului Virgenes, s-a apropiat de o mare tot mai liniștită. Lațe lungi de varec[26], prinse de stânci submarine, se legănau rău prevestitor sub chila iahtului, iar epava unui mare vapor, zdrobit de țărm, în traversul nostru, împrumuta întregii priveliști un aer lugubru.

---

[26] Alge marine brune, care servesc ca îngrășământ sau ca materie primă pentru fabricarea sodei, iodului, etc.

Nu aveam să scap nici eu ușor de aici. Capul Virgenes i-a luat tribut și lui *Spray* pentru a-l lăsa să treacă dincolo de promontoriu. Pe urmele furtunii prielnice de nord-est se porni o capricioasă vijelie de nord-vest, însoțită de ploaie. Am terțarolat pânzele și, pe când mă duceam să mă întind în cabină, ca să-mi mai odihnesc ochii, trăiam atât de intens îngrijora rea a ceea ce mă putea aștepta, încât, cum bâjbâiam eu așa, mi se părea că până și aerul pe care-l respiram mă prevenea că mă pândește o primejdie. Cu urechile mele am auzit „Hei, Spray!", strigat ca avertisment. Am fost dintr-un salt pe pun te, mirându-mă cine putea fi cel care-l știa pe *Spray* într-atât de bine, încât să-l recunoască trecând pe lângă el prin întu neric și să-l și strige pe nume, fiindcă de jur împrejur domnea una dintre cele mai întunecate nopți, în afară de un crâmpei, înspre sud-vest, de unde se ridica vechiul și atât de familiarul arc alb de spumă, teroarea Capului Horn, împins iute de un gren de sud-vest. N-am avut decât un moment să las jos repede velele și să asigur totul bine la bord, că furtuna ne-a și iz bit ca o ghiulea. Prima jumătate de oră am avut parte de o vijelie cum n-am mai pomenit; vreme de treizeci de ceasuri încheiate a continuat să bată din răsputeri. Iahtul nu putea duce decât o randă cu trei terțarole și trinchetinul. Cu aceste vele a rezistat fără a fi măturat din strâmtoare. Când vijeliile atingeau punctul culminant, *Spray* își strângea toate velele, lucru care s-a întâmplat destul de des.

După această furtună, a urmat o briză vioaie și *Spray,* trecând printre gâtuituri fără nicio ezitare, a aruncat ancora la Punta Arenas, pe 14 februarie 1896. Punta Arenas, centru carbonifer chilian, se mândrește cu vreo două mii de locuitori de naționalități cam amestecate, dintre care cei mai mulți sunt chilieni. Și, mai cu creșterea oilor, mai cu căutatul aurului sau cu vânătoarea, coloniștii de pe aceste tărâmuri oropsite nu par s-o ducă cel mai rău pe lumea asta. În schimb, băștinașii patagonezi și fuegieni sunt cât se poate de nenorociți, de pe urma raporturilor cu negușătorii lipsiți de scrupule. O mare parte din comerțul practicat aici se bazează pe traficul cu „apa-de-foc". Chiar dacă o fi vreo lege care să interzică vânzarea otrăvitoarei băuturi băștinașilor, ea nu e respectată. Niște exemplare superbe de neam patagonez, care arătau minunat dimineața, când au venit în oraș, au ajuns până seara să se că iască amarnic că au întâlnit în viața lor omul alb, atât de îndobitociți de băutură au devenit, fără să mai punem la socoteală pieile de animale de care au fost jefuiți.

Pe vremea aceea, Punta Arenas era porto-franco[27], dar când va fi terminată clădirea vămilor vor fi percepute taxe și tarife. Locul era păzit de un fel de poliție militară și, din când în când, mai punea mâna pe arme și un fel de gardă cetățenească. Dar, ca idee generală, după părerea mea, ori de câte ori se apucau să execute pe câte cineva, mai întotdeauna ucideau pe cine nu trebuia. Chiar înainte de sosirea mea, guvernatorul, om cu o fire destul de jovială, trimisese o echipă de tineri însetați de sânge să bântuie o așezare fuegiană și s-o devasteze

[27] Port sau regiune de litoral unde mărfurile nu sunt supuse taxelor vamale.

temeinic, ca represalii pentru masacrarea echipajului unei goelete, ca re avusese loc, de fapt, în cu totul altă parte. În afară de asta, localitatea era foarte dornică de știri și ținea două publicații, cu apariție zilnică, cred. Căpitanul portului, un ofițer de marină chilian, m-a sfătuit să iau la bord niște oameni ca să mă ajute să mă apăr de indieni la trecerea prin strâmtoare, ceva mai spre vest, și mi-a spus să mai aștept până când avea să vi nă pe acolo vreo canonieră care să mă și remorcheze. După ce-am răscolit localitatea, n-am aflat decât un singur om dor nic să se îmbarce, dar și acela cu condiția să mai urc la bord „înc-un om ș-un câne”. Dar cum n-am mai găsit pe nimeni alt cineva, iar cu ideea câinelui nu mă împăcăm, n-am mai discutat subiectul, ci, pur și simplu, mi-am încărcat armele.

Când ajunsesem la acest punct al dilemei mele, căpitanul Pedro Samblich, un austriac de treabă și cu multă experiență, mi-a dăruit un săculeț cu piuneze de covor, care a valorat mai mult decât toți vitejii și câinii din Tierra del Fuego[28]. Eu am protestat, explicând că n-am nevoie de piuneze de covor la bord.

Samblich a zâmbit când a văzut câtă lipsă de experiență vădeam și a insistat cu tărie să le iau, spunându-mi că aveau să-mi prindă bine.

— Trebuie să le folosești cu discreție, mi-a zis el, adică să fii cu băgare de seamă să nu calci chiar dumneata în ele.

După aceste învăluite aluzii cu privire la utilizarea pioneze lor, m-am dumirit cum puteam să-mi păzesc puntea în cursul nopții fără să mai fac de cart.

Samblich s-a arătat deosebit de interesat de călătoria mea și, după ce mi-a dat piuneze, a adus la bord pungi de biscuiți și mari cantități de vânat afumat. Mi-a declarat că pâinea folosită de mine – de fapt, biscuiți marinărești obișnuiți, ce se sfărâmă ușor – nu era la fel de hrănitoare precum cea dată de el – niște biscuiți, atât de tari. Încât nu-i puteam zdrobi decât cu o lovitură zdravănă de baros. Apoi mi-a mai dăruit o busolă, luată de pe propriul său iaht, busolă mai bună decât a mea, și s-a oferit să scoată și randa și să mi-o dea, dacă voiam. Și, în cele din urmă, acest om cu suflet mare, a dat la iveală, dintr-o ascunzătoare, o sticlă cu praf de aur fuegian și m-a invitat să mă servesc din ea, că poate avea să-mi prindă bine mai departe, în cursul călătoriei. Dar eram convins că aveam să mă descurc și fără să-mi jecmănesc prietenul și am avut dreptate. Așa cum s-a dovedit, piunezele lui Samblich aveau să fie pentru mine mai valoroase decât aurul.

Căpitanul portului, văzând că eram hotărât să plec chiar și singur, întrucât nu se oferise nimeni să meargă cu mine, n-a mai ridicat obiecții, dar m-a sfătuit ca, în cazul în care sălbaticii încercau să mă înconjoare cu canoele, să trag fără șovăire și să am grijă s-o fac la timp, dar să evit a ucide pe careva dacă era posibil, lucru cu care am fost din toată inima de acord. După aceste indicații simple, ofițerul mi-a dat permisul de plecare, scutit de taxe, și eu am pornit în aceeași zi, 19 februarie

1896. Navigam mai departe chiar in inima ținuturilor sălbaticilor fuegieni, nu fără a mă gândi la ciudate și tulburătoare aventuri, mai ciudate și mai tulburătoare decât

[28] Țara de Foc (în spaniolă, în original).

tot ceea ce avusesem de întâmpinat până atunci.

Un vânt prielnic dinspre Punta Arenas m-a împins din prima zi până în Golful San Nicolás, unde, după cât mi s-a spus, puteam să-i întâlnesc pe sălbatici. Dar nevăzând niciun semn de viață, am lăsat ancora unde am găsit opt stânjeni adâncime și am rămas acolo toată noaptea, la adăpostul unui munte înalt.

Aici am avut prima experiență a cumplitelor grenuri numite ciocane de vânt[29], care începeau să-și manifeste prezența din acest punct, de-a lungul întregii strâmtori, până la Pacific. Erau de fapt niște concentrate de furtuni, cărora Boreas le dădea drumul la vale în porții. Un ciocan de vânt ca lumea e în stare să dea peste cap o navă chiar fără vele ridicate. Dar, ca toate celelalte furtuni, și acestea se mai domolesc din când în când, chiar dacă numai pentru scurtă vreme.

Pe 20 februarie era ziua mea de naștere – și m-am văzut deodată singur. Nu se zărea nici măcar o pasăre în jur în largul Capului Froward, cel mai sudic punct al continentului sud-american. Când s-a luminat de ziuă mi-am pregătit nava pentru distracția care ne aștepta mai departe.

Spray a ținut bine piept vântului, abătându-se cu doar trei zeci de mile de la drumul său, ceea ce l-a împins în Golful Fortescue și îndată s-au văzut și semnalele băștinașilor, focurile aprinse, care au apărut în toate părțile. Întreaga zi au gonit nori dinspre munții din vest, iar vântul cel bun, dinspre est, nu s-a arătat nici măcar noaptea, în schimb s-a abătut o furtună dinspre vest. Abia pe la miezul nopții am găsit un loc de ancora), la adăpostul unei mici insule. Apoi mi-am făcut o cană de cafea, de care aveam mare nevoie. Trebuie să recunosc, tăvăleala aceea sub cohortele de greu și împotriva curentului mi-a cam sleit puterile. Constatând că ancora ține, am dat pe gât băutura și am numit locul Insula Cafelei. Se află la sud de Insula Charles, între ele fiind doar un canal îngust. A doua zi, în zori, *Spray* era din nou la drum, înfruntând cu greu vremea. Dar, în cele din urmă, a răzbit într-un golf al Insulei Charles, după nu mai două mile și jumătate de drum. Aici am rămas două zile încheiate, cu amândouă ancorele înfipte bine într-un pat de varec. Aș fi putut sta acolo netulburat oricât dacă nu s-ar fi potolit vântul. În cele două zile bătuse cu atâta putere, încât nicio navă nu s-ar fi încumetat să se aventureze în strâmtoare.

Ancorajul de lângă insulă oferea destul de multă siguranță, băștinașii, fiind plecați pe alte terenuri de vânătoare. După această cumplită furtună s-a făcut vreme frumoasă, așa că am ridicat ancorele și am pornit din nou la drum prin

---

[29] În original williwaws, denumirea unor puternice pale de vânt din regiunea Insulelor Aleutine și din apropierea coastelor vestice ale Americii de Nord; în cazul de față e vorba despre vânturi catabatice care coboară, cu viteze mari pantele muntoase. În această zonă a Americii de Sud s-au înregistrat astfel de vânturi cu viteze de peste 320 de kilometri pe oră.

strâmtoare.

Acum însă s-au ivit pirogile cu băștinași din Fortescue, pornite pe urmele mele. Cum vântul bătea doar foarte ușor, s-au apropiat repede de mine, până au ajuns la distanța de la care ne puteam auzi; sălbaticii n-au mai vâslit și un individ crăcănat s-a ridicat în picioare și mi-a strigat:

— Navă plânge, navă plânge!

Acesta e felul lor de a se milogi pe lângă vase.

— Nu! le-am răspuns eu.

Nu trebuia să mă dau de gol că sunt singur, așa că am coborât în cabină, mi-am schimbat din mers hainele și m-am arătat prin chepengul de la provă. Asta însemna deodată doi oameni.

Apoi am dichisit bucata de bompres retezată la Buenos Aires, pe care o păstrasem la bord, în așa fel încât să arate a om de veghe, îmbrăcat în costum de marinar, și am mai legat și o sfoară de ea ca să fac momâia să se miște. Acum eram trei și n-aveam chef de „navă plânge". Cu toate astea, sălbaticii se apropiau chiar mai iute decât înainte. În piroga din față am văzut că, în afară de cei patru care erau la padele, pe fundul ei se mai aflau și alții, care-i schimbau destul de des pe cei dintâi. Când au ajuns la optzeci de yarzi, am slobozit un foc de armă pe deasupra provei celei mai apropiate bărci și îndată s-au oprit cu toții, dar numai pentru o clipă. Văzând că insistă să se apropie, am tras un foc atât de aproape de individul cu „navă plânge", încât și-a schimbat gândul pe dată și a strigat, plin de teamă:

— *Bueno jo via Isla*[30].

Și după ce s-a așezat din nou în pirogă, a mângâiat cu palma o vreme capul de pisică din tribord. Mă gândisem la sfaturile bune ale căpitanului portului, cumsecade om, atunci când apăsasem pe trăgaci și cred că am ochit puțin cam prea aproape. Dar ori un glonț trecut pe aproape, ori la o milă depărtare era totuna pentru domnul Pedro cel Negru, fiindcă dumnealui în persoană era acolo, căpetenia unora care aveau la activ mai multe masacre. Acum se îndreptă către insulă, iar ceilalți îl urmară. După felul cum vorbea spaniola și după barbă l-am recunoscut pe ticălosul de care spuneam, o corcitură și un renegat, cel mai crunt criminal din Tierra del Fuego. De doi ani îl căutau autoritățile peste tot. Fuegienii nu au barbă.

Cam atât despre prima zi petrecută printre sălbatici… La lăsarea nopții, am slobozit ancora în Golful Celor Trei Insule, la vreo douăzeci de mile de Golful Fortrescue. De partea cealaltă a strâmtorii am văzut focurile-semnal și am auzit lătrat de câine, dar în preajma mea locurile erau pustii, nici picior de băștinaș. Ori de câte ori vedeam păsări odihnindu-se sau foci întinse pe stânci socoteam a fi un semn că nu-s indieni sălbatici prin preajmă. Prin aceste ape nu trăiesc prea multe

---

30 Într-o spaniolă stâlcită, aproximativ: „Iote insula", fiind, de fapt, o invitație de a ancora.

foci, dar în Golful Celor Trei Insule zărisem una pe stânci, pre cum și alte indicii că indienii nu călcaseră pe acolo.

A doua zi bătea din nou vânt de furtună și, deși *Spray* se afla în partea de sub vânt a insulei, ancorele derapau, așa în cât am fost nevoit s-o iau din loc și să mă chinui să intru mai adânc în golf, unde, în cele din urmă, am ajuns într-un bazin înconjurat de țărm din aproape toate părțile. Ar fi fost o im prudență pe altă vreme și în alt loc, dar în circumstanțele de față eram în siguranță, fiindcă aceeași furtună care mă obligase să mă adăpostesc acolo avea să-i împiedice pe indieni să traverseze strâmtoarea. Văzând cum stau treburile, am coborât cu pușca în mână și un topor pe țărmul insulei, unde nu puteam fi luat, în niciun caz, prin surprindere, am doborât niște copaci, am tăiat cam un stânjen de lemne pentru foc și le-am cărat pe rând, făcând mai multe transporturi cu luntrea cea mică.

în timp ce aduceam lemnele, deși eram convins că nu era nici urmă de sălbatic prin apropiere, n-am coborât niciodată din luntre fără armă în mână. Atâta vreme cât aveam pușca la îndemână și un teren cu vizibilitate de cel puțin optzeci de yarzi, mă simțeam în siguranță.

Pe insula aceea nu creșteau decât un neam de fag și niște cedri piperniciți, destul de răzleți, dar amândouă soiurile erau bune de foc. Chiar și crengile verzi de fag, ce păreau a avea și rășină în ele, ardeau iute în soba butoi. Am descris în amănunt sistemul meu dea face rost de lemne, așa încât cititorul, atât de cumsecade că m-a urmărit până aici, poate vedea că, și în privința asta, la fel ca în alte aspecte legate de călătorie, mi-am luat mari precauții împotriva a tot felul de surprize, atât din partea ființelor din jur, cât și a elementelor naturii.

Știam că în Strâmtoarea Magellan este nevoie de cea mai ma re atenție. În această împrejurare am socotit că sunt amenințat de cea mai afurisită primejdie din toată călătoria: firea parșivă a acestor sălbatici, în privința cărora trebuia să fiu, în mod de osebit, vigilent.

Dimineața, după ce furtuna a trecut. *Spray* a pornit din Gol ful Celor Trei Insule, dara fost fericit să se întoarcă în același loc, pentru a afla adăpost în fața unei alte furtuni izbucnite pe neașteptate. Pornind din nou la drum a doua zi, *Spray* a atins Golful Borgia, aflat la câteva mile mai departe, unde, din vreme în vreme, ancorau nave, iar pe copacii de pe mal oamenii băteau în cuie scânduri pe care scriau cu vopsea sau scrijeleau în lemn numele și data ancorării. Nu se vedea niciun alt semn care să arate că pe acolo trecuse de curând vreun reprezentant al lumii civilizate. Am cercetat împrejurimile mohorâte cu ocheanul și tocmai voiam să-mi cobor barca și să mă apropii de țărm când a pătruns în golf canoniera chiliană *Huemel.*

Ofițerii veniți pe punte m-au sfătuit să părăsesc imediat locurile acelea și n-a fost nevoie de foarte multă elocință pentru a mă convinge. Am acceptat gestul de bunăvoință al căpitanului de a mă remorca până la următorul loc de ancoraj, ce poartă numele de Golful Notch. Acesta se afla la vreo opt mile mai departe, iar acolo eram, oarecum, la adăpost de ce putea fi mai rău din partea fuegienilor.

În ziua aceea am ajuns la ancoraj cam la lăsarea întunericului, în vreme ce de pe pantele munților se năpusteau la vale cumplitele ciocane de vânt. O mostră de

vreme în Strâmtoarea Magellan ne-a fost oferită a doua zi când *Huemel,* canonieră bine înzestrată, de mare putere, după ce a încercat să-și reia călătoria, a fost silită de forța vântului să se întoarcă la locul de ancoraj de dinainte și să stea până ce s-a potolit furtuna. Și a avut noroc că a putut să se întoarcă.

Întâlnirea cu această navă a fost un mic semn providențial. Comandantul și ofițerii erau marinari de mare clasă și oameni subțiri. Petrecerea improvizată la bordul canonierei, în Golful Notch, a fost cum nu se poate mai plăcută. Unul dintre aspiranți ne-a delectat cu cântece populare, în franceză, ger mană, spaniolă și chiar, după câte spunea el, în rusă. Dacă cei ce ascultau nu reușeau să deosebească limba unui cântec de a următorului, asta nu stânjenea cu nimic veselia petrecerii.

A doua zi am rămas singur fiindcă *Huemel* și-a reluat călătoria, întrucât furtuna se domolise. Am mai stat o zi, cărând la bord lemne și apă, iar când am terminat s-a făcut vreme frumoasă. Atunci am pornit și eu mai departe, părăsind ace le dezolante locuri.

Mare lucru nu mai e de spus cu privire la prima traversadă a lui *Spray* prin strâmtoare, oricum nimic diferit față de cele relatate până acum. *Spray* a aruncat ancora de nenumărate ori, multe zile s-a luptat cu curentul potrivnic și doar uneori s-a bucurat de câte un scurt răgaz de câteva zile, până când, în cele din urmă, a ajuns în Port Tamar, unde a aflat adăpost de noapte și loc de ancoraj. De acolo, spre vest, se vedea Capul Pillar[31]. Aici am simțit pulsul marelui ocean care se afla în fața mea. Acum știam că lăsasem o lume întreagă în urmă și că o alta mi se deschidea înainte. Scăpasem de coșmarul sălbaticilor. Matahalele de granit ale munților dezolanți, parcă fără urmă de viață, rămăseseră în pupă; pe unele dintre aceste creste nu se prinsese nici măcar un petic de mușchi. Țărmul era plin de lucruri noi, de jur împrejur. Pe culmea din spatele Portului Tamar fusese ridicat un mic far, semn că cineva fusese acolo.

Dar cine ne-ar fi putut spune dacă nu murise cumva de singurătate și inimă rea? Un tărâm atât de sordid nu e tocmai locul în care să-ți dorești să te bucuri de singurătate.

De-a lungul întregului drum prin strâmtoare, la vest de Capul Froward, n-am văzut nici urmă de animal, în afara unor câini aparținând sălbaticilor. Câini am zărit destul de des și am auzit lătrat ziua și noaptea. Zburătoare nu prea erau. Uneori mă făcea să tresar un țipăt strident de pasăre sălbatică și am socotit că era vorba de vreun cufundat. Rața cu zbaturi – poreclită așa pentru că înaintează pe mare vâslind din aripi, semănând astfel cu miniatura unui vapor cu zbaturi în mișcare – putea fi văzută, câteodată, fugind să se pună la adăpost. Nu zboară ci, lovind apa cu aripile, se mișcă mai iute decât o barcă cu rame sau o pirogă. Primele foci cu blană pe care le-am văzut erau sfioase; pești nici n-am zărit și nici c-am prins

[31] Capul Pillar marchează punctul de ieșire din Strâmtoarea Magellan spre Oceanul Pacific.

vreunul. E drept că n-am lăsat mai deloc cârlig cu momeală la apă în cursul acestei etape. În schimb, în strâmtoare am găsit din belșug midii de cea mai bună calitate. M-am hrănit copios cu ele. Se mai afla pe acolo și un fel de lebădă, mai mică decât rața leșească, care putea fi doborâtă cu un simplu foc de armă, dar în pustietatea acelui ținut sordid, unde ființele erau o raritate, n-aveam chef să mai secer și eu o viață altfel decât în legitimă apărare.

CAPITOLUL VIII

De la Capul Pillar până în Pacific. Mânat de uragan spre Capul Horn. Cea mai mare aventură pe mare a căpitanului Slocum. Din nou în Strâmtoarea Magellan, prin Canalul Cockburn. Câțiva sălbatici descoperă pionezele de covor. Tăciunii reprezintă un pericol. O serie de ciocane de vânt cumplite. Din nou spre vest

Pe 3 martie, *Spray* a pornit din Port Tamar, drept spre Capul Pillar, mânat de un vânt de nord-est. Speram din tot sufletul ca acest suflu să țină până când aveam să mă depărtez de locurile acelea. Dar nu-mi era mie sortit un astfel de noroc.

Curând a început să plouă, iar spre nord-vest cerul s-a întunecat, semn deloc bun. *Spray* s-a apropiat de Capul Pillar repede și s-a aruncat de îndată, cu toată râvna, în valurile Pacificului, scăldându-se pentru prima oară în apele sale, în vreme ce furtuna se întărâtă. Cale de întors nu mai era, chiar dacă aș fi vrut, pământul fiind acum înghițit de bezna nopții.

Vântul s-a întărit și am luat și a treia terțarolă. Marea era ha otică, înșelătoare. În astfel de momente, bătrânul pescar se roagă: „Adu-ți aminte, Doamne, că barca mea e atât de mi că și marea ta atât de mare.” Acum nu mai vedeam decât crestele valurilor străfulgerând. Își arătau colții albi, de spumă, în vreme ce *Spray* se cumpănea trecându-le. „Dau orice numai să ajung în larg”, strigam eu și, în acest scop, ridicasem câtă velă putea nava să ducă în astfel de condiții. Am gonit toată noaptea cu ghiul largat dar, în dimineața de 4 martie, vântul s-a răsucit spre sud-vest, apoi, pe neașteptate, spre nord-vest și s-a pus pe suflat cu o forță cumplită. Cu velele strânse, *Spray* deriva mereu, în ciuda catargelor goale. Nicio navă din lume n-ar fi cutezat să înfrunte o furtună atât de groaznică. Dându-mi seama că uraganul putea continua zile în șir, știind că era imposibil să răzbesc înapoi, spre vest, de-a lungul coastei, în largul ținutului Tierra del Fuego, se părea că nu mai era nimic de făcut decât să țin drumul mai departe așa și să ocolesc pe la est, în cele din ur mă. În orice caz, în această situație, pentru propria mea siguranță, nu-mi rămânea altă soluție decât să țin cu vântul din pupă. Și astfel *Spray* a pornit spre sud-est, de parcă ar fi avut de gând să ocolească iar Capul Horn, în vreme ce în urmă valurile se ridicau, se prăväleau și urlau povestea fără de sfârșit a mării. Dar mâna în care se afla soarta oceanului avea grijă și de soarta lui *Spray.* Acum, iahtul

meu gonea doar cu trinchetinul terțarolat și foarte strâns, cu scotele întinse pe mijlocul punții. Lăsasem în urma lui două cabluri lungi, atât pentru a echilibra direcția, cât și ca să spargă berbecii la pupă. După care am legat și timona la mijloc. Cu această alură, iahtul gonea înaintea furtunii, fără să fie ajuns de niciun talaz. Chiar și atunci când furtuna urlă în culmea furiei sale, vasul meu a rămas întreg și semeț. În ceea ce privea calitățile de navigație ale lui *Spray,* nu-mi făceam griji, eram încrezător.

După ce-am făcut tot ce se putea face pentru securitatea navei, m-am dus la chepengul din provă, între două valuri, și mi-am făcut o cană de cafea, la un foc de lemne, precum și o tocană irlandeză cum scrie la carte. Și atunci, ca întotdeauna, am avut grijă să am parte de o masă caldă la bordul lui *Spray.* Însă în cursa aceea a valului de maree în largul Capului Pillar, cu talazuri uluitor de înalte, neregulate și parșive, nu prea avusesem poftă de mâncare și, o vreme, tot amânasem să-mi fac ceva de-ale gurii (în mod confidențial mărturisesc: aveam rău de mare!).

Prima zi de furtună a fost pentru *Spray* un adevărat test pe cea mai afurisită mare pe care o pot stârni Capul Horn și împrejurimile sale dezlănțuite. Nicăieri în lume nu se află ape mai zbuciumate decât în acest punct, în dreptul Capului Pillar, mohorâta santinelă a Capului Horn.

Mai în larg, marea e impresionantă, însă teama de pericol scade. Acolo naviga *Spray,* când zburând ca o pasăre pe creasta înspumată, când la cheremul apelor, în prăpastia dintre valuri. Și așa, iahtul mergea mai departe. Au trecut zile în șir, cum trecuseră și cele de dinainte, dar fiecare a adus o emoție, da, de bucurie!

În cea de-a patra zi de furtună, cum ne apropiam repede de crestele Capului Horn, mi-am cercetat harta și am trasat drumul navei și distanța până la Port Stanley, în Insulele Falkland, unde aș fi putut să ajung, ca să mă aprovizionez din nou. Toc mai atunci am zărit, printr-o spărtură în nori, un munte înalt, la vreo opt leghe depărtare în traversul babord. La vremea asta, furtuna își cam sleise puterile și prinsesem de ghiu o velă pătrată în locul randei sfâșiate bucățele. Am ridicat la bord cablurile lăsate în urmă, am săltat vela improvizată și terțarolată, trinchetinul fiind înălțat mai dinainte, și astfel am adus iahtul în vânt și m-am îndreptat spre țărmul care părea să aparțină unei insule pierdute în mijlocul mării. Așa s-a și dovedit, nu mai că nu era aceea pe care o credeam eu.

Eram încântat la gândul de a mă mai bucura o dată de prilejul de a parcurge Strâmtoarea Magellan și de a răzbi iarăși până în Pacific, fiindcă în largul coastei de sud a ținutului Tierra del Fuego marea era mai mult decât înfuriată. Părea făcută din munți de apă. În momentele când vijelia își dezlănțuia toată furia, *Spray* naviga numai cu trinchetinul terțarolat, dar și așa peticul acela de velă zguduia iahtul de la chilă la mărul catargului, în vreme ce marginea de cădere a velei zbârnâia. Singura umbră de îndoială ce mă putea încerca în privința rezistenței iahtului era că acesta putea să facă apă pe la scândura de chilă de la piciorul catargului. *Spray* nu m-a pus însă niciodată să dau la pompă. Împins de cea mai mică velă pe care o puteam ridica, se apropia de țărm ca un cal de curse și era o îndeletnicire plăcută să manevrezi cârma, pentru a-l menține pe creasta valurilor fără să scape în travers.

Acum stăteam la timonă și obligam nava să arate tot ce poate.

Noaptea s-a lăsat înainte ca *Spray* să ajungă la țărm, silindu-l să-și ghicească drumul într-o beznă desăvârșită. Nu mult după aceea am văzut brizanți înainte. Am făcut o voltă și am pus prova spre larg, dar îndată am tresărit auzind vuietul groaznic al brizanților din nou în fața mea, de data asta în bordul de sub vânt, ceea ce m-a derutat, fiindcă unde presupuneam eu că mă aflu n-ar fi trebuit să fie niciun fel de resac[32].

Am ținut mai departe largul, destul de mult, apoi am făcut din nou o voltă, dar, văzând că și acolo se sparg valuri, din nou am întors iute iahtul cu prova spre larg. Și astfel mi-am petrecut restul nopții într-o zonă plină de pericole. Lapovița și grindina, mânate de cumplitele vijelii, îmi brăzdau carnea până când sângele a început să-mi șiroiască pe față. Dar nu conta! Se făcuse lumină de-acum și *Spray* se afla în mijlocul Căii Lactee maritime, la nord-vest de Capul Horn. Resacul alb de spumă, provocat de valurile uriașe ce se izbeau în stâncile sub acvatice, fusese cel care amenințase în tot cursul nopții să-mi înghită iahtul, Iar pământul pe care îl zărisem și spre care mă îndreptasem era Insula Furia. Și ce priveliște aveam dinaintea ochilor, de jur împrejur! Nu era momentul potrivit să plâng că-mi crăpase pielea. Acum, că se făcuse ziuă, nu-mi mai rămânea decât să prind vântul în pânze și să mă strecor printre brizanți, tatonând un canal. Dacă iahtul scăpase de stânci în timpul nopții, atunci cu siguranță că avea să-și găsească drumul și ziua. Aceasta a fost cea mai mare aventură pe valuri din toată viața mea. Numai Dumnezeu știe cum de-a scăpat *Spray* nevătămat.

În cele din urmă, am ajuns intr-o zonă cu insulițe ce mi-au oferit adăpost în apele lor mai liniștite. Apoi m-am cățărat în vârful catargului, ca să cercetez priveliștea sălbatică ce se deschidea la pupă. Marele naturalist englez Darwin scrutaseși el, de pe puntea navei *Beagle,* acest peisaj marin și notase în jurnalul lui: „Orice om al uscatului care privește Calea Lactee va avea parte de coșmaruri vreme de o săptămână? Ar fi putut adăuga, la fel de bine, și „orice om al mării".

Pe *Spray* norocul nu-l părăsi. În vreme ce navigam printr-un labirint de insule, am descoperit că ne aflam în Canalul Cockburn, care dădea în Strâmtoarea Magellan, la capătul opus Capului Froward. Depășisem deci Golful Hoților, foarte sugestiv numit, de altfel. Și iată că, în noaptea de 8 martie, *Spray* se afla la ancoră într-un golf minunat, lângă Cot! Fiecare bătaie de inimă la bordul iahtului însemna un mulțumesc.

Aici am avut răgaz să mă gândesc la evenimentele ultimelor zile și, în chip ciudat, în loc să mă simt odihnit, pentru că aveam prilejul să stau jos și chiar să mă întind, încercam o sfârșeală, o istovire. Însă o tocană fierbinte cu carne de vânat m-a refăcut și am putut să dorm. Până să mă prindă moțăiala, am împrăștiat pe

---

[32] Val marin sau oceanic de interferență, care, izbindu-se de un obstacol, se combină continuu cu valul direct, prezentând aspectul unei explozii.

punte piunezele de covor și apoi m-am culcat, gândindu-mă la sfatul vechiului meu prieten, căpitanul Samblich, ca nu cumva să calc chiar eu în ele. Am avut grijă ca un număr cât mai mare de piuneze să stea cu „partea folositoare" în sus, mai ales că, atunci când *Spray* a trecut prin dreptul Golfului Hoților, am văzut cum două pirogi au fost lă sate la apă și au pornit pe urmele lui, iar acum nu mai puteam ascunde că eram singur la bord.

De bună seamă, nimeni nu tace dacă ajunge să calce într-o piuneză. Când nimerește cu piciorul în „partea folositoare" a piunezei, orice creștin are să slobozească un chiot. Însă un sălbatic urlă și bate aerul cu brațele, taman cum s-a întâmplat în noaptea aceea, cam pe la douăsprezece. În vreme ce dormeam dus în cabină, băștinașii și-au făcut socoteala că au pus mâna și pe mine, și pe iaht, și pe toate câte se mai aflau acolo. Și-au schimbat însă brusc părerea, în clipa când au pășit pe punte, fiindcă atunci au crezut că, din contra, eu – sau poate altcineva – a pus mâna pe ei. N-aveam nevoie de câine: s-au pornit ei să urle ca o haită de copoi. Aproape că nici armă nu-mi mai trebuia. Au început să se arunce de pe punte talmeș-balmeș, care în bărci, care în valuri, ca să se mai răcorească, bănuiesc, și, în vreme ce se duceau, se auzeau curgând blestemele. Când am ieșit pe punte am slobozit câteva focuri de armă, ca să le arăt ticăloșilor că eram acasă, după care m-am dus și m-am culcat la loc, fiind convins că nu voi mai fi deranjat de „musafirii" care plecaseră așa de grăbiți.

Fuegienii, oameni cruzi, sunt și lași totodată. Se uită la ar mă cu o teamă superstițioasă. Singurul pericol adevărat din partea lor poate surveni atunci când le îngădui să te înconjoare până la o bătaie de săgeată sau când ancorezi la o distanță prea mică, putând să te surprindă într-o ambuscadă. Cu toate că ajunseseră noaptea pe punte, chiar dacă n-aș fi pus piunezele, i-aș fi putut curăța cu câteva focuri trase din cabină și din careu[33]. Mă îngrijesc ca totdeauna să am la îndemână, atât în cală, cât și în cabină și compartimentul de la provă niște muniție, așa încât, dacă mă văd silit să mă retrag în oricare dintre aceste locuri, să pot „apăra fortul" pur și simplu trăgând prin scândurile punții.

Probabil însă că primejdia cea mai mare de care trebuia să mă tem venea din partea focului. În fiecare pirogă mocnesc cărbuni și asta nu te pune pe gânduri, pentru că fumul e mij locul lor de comunicare obișnuit. Dar nevinovatul tăciune ca re zace înăbușit pe fundul bărcii se poate aprinde imediat, ajungând în cabina ta dacă nu ești destul de prudent. Căpitanul portului de la Punta Arenas mă avertizase mai ales în privința acestui pericol. Nu cu mult timp înainte, indienii incendiaseră o canonieră chiliană doar aruncând tăciuni aprinși prin hublourile cabinei de la pupă. Dar Spray nu avea deschideri în cabină și nici în punte, în afara celor două tambuchiuri de intrare, iar acestea erau ferecate cu încuietori care nu puteau fi desfăcute fără să mă trezească, dacă aș fi dormit.

---

[33] Încăpere la bordul unei nave folosită ca sală de mese și de recreație.

În dimineața de 9 martie, după o odihnă ce m-a întremat și un mic dejun cald, am curățat puntea de piuneze, am scos la iveală bruma de vele de rezervă pe care o mai aveam la bord și am început să cos bucăți de prelată laolaltă, dându-le forma colțului de învergare al randei pentru vela pătrată. După toate aparențele, ziua promitea vreme frumoasă și vânturi blânde, dar în Tierra del Fuego aparențele nu contează.

În timp ce mă întrebam de ce n-o fi crescând niciun arbore pe panta din dreptul locului de ancoraj, aproape că mă bătea gândul să abandonez făcutul velei și să mă duc la țărm, cu arma, să văd de nu găsesc ceva vânat și să cercetez, totodată, un bolovan alb de pe plajă, lângă un râuleț. Brusc, un ciocan de vânt îl izbi cu atâta forță pe *Spray,* încât mai să-l spulbere ca pe-un fulg, din adăpostul golfului spre larg, în ciuda celor două ancore lăsate. Nu era, deci, de mirare că pe panta ace lei înălțimi nu creștea niciun copac! Marele Boreas! Acolo, un copac ar fi trebuit să fie numai rădăcini casă țină piept furiei unui astfel de vânt.

Din golf până la cel mai apropiat țărm aflat sub vânt era o bună distanță și am avut timp suficient să ridic ambele ancore, înainte ca Spray să fie amenințat de vreun pericol, așa că nu s-a întâmplat nicio nenorocire. Nici în ziua aceea, nici în următoarea n-am văzut picior de sălbatic, probabil că știau ei niște semne care le arătau ivirea unor astfel de ciocane de vânt.

Și au avut destulă minte să nu-și pună bărcile la apă, fiindcă nici nu m-am apucat bine de lucru la velele mele, după ce-am lăsat ancora, când, la fel ca în ziua precedentă, vântul a înhățat iahtul și l-a aruncat spre larg, cu ancoră cu tot. Aceste ciocane groaznice, obișnuite pe tărâmul lui Magellan, au continuat apoi toată ziua, măturând iahtul mai multe mile, de-a lungul unei faleze abrupte și prăpăstioase, ce domina un țărm stâncos, cu un aer sălbatic și neprimitor. Nu mi-a părut rău deloc să mă îndepărtez de acele locuri, deși nici mai încolo nu întâlneam țărmuri elizeene. Am continuat să navighez și să sper, mai ales că nu aveam altceva de făcut decât să merg mai de parte, îndreptându-mă spre Golful San Nicolás, unde mai aruncasem ancora pe 19 februarie. Acum eram în 10 martie!

Ajungând în Golful San Nicolás a doua oară însemna că dădu sem ocol celor mai sălbatice tărâmuri ale dezolantei Tierra del Fuego. Dar *Spray* încă nu ajunsese la San Nicolás și numai dintr-o simplă întâmplare a scăpat și nu și-a lăsat resturile chiar acolo. La un moment dat s-a rupt scota unui velastrai sub lovitura unui ciocan de vânt, tocmai cârd marea se zburlise, iar iahtul intra în furtună, ceea ce m-a obligat să alerg la provă.

Și am văzut, deodată, înainte, o stâncă întunecată, iar brizanții care se spărgeau de ea erau atât de aproape de *Spray,* încât m-am simțit pierdut și, în sinea mea, am țipat: „Să fie mâna sorții potrivnice cea care mă mână acum, într-un sfârșit, în acest loc întunecat?”. Am sărit din nou la pupă, lăsând baltă vela care fâlfâia, și am răsucit timona, așteptându-mă, în clipa în care *Spray* s-a prăbușit între două valuri, să simt cum lemnăria lui se zdrobește sub mine izbindu-se de stânci. Dar abia i-am atins timona și iahtul a virat departe de locul primejdios, iar în clipa următoare se găsea în partea de sub vânt a țărmului.

Spray se îndrepta taman spre insula din mijlocul golfului și se apropia de ea cu atâta hotărâre, că fu cât pe ce să se ciocnească de ea. Dincolo de insulă era locul de ancoraj din golf, unde am reușit să ajung, dar, înainte de a apuca să arunc ancora, un alt ciocan de vânt s-a abătut asupra lui *Spray,* l-a răsucit ca pe nimic și l-a cărat în partea de sub vânt a golfului. Mai departe se vedea un țărm foarte înalt, așa că am făcut volta într-acolo. Însemna că mă întorceam pe propriile mele urme, spre Punta Arenas, fiindcă furtuna care se pornise era dinspre sud-vest.

Am reușit să-mi stăpânesc iahtul și, curând, am venit la adăpostul unui munte, unde mareaera liniștită ca oglinda, iar velele abia fâlfâiau, în vreme ce *Spray* se apropia de țărm.

M-am gândit să ancorez acolo și să rămân până dimineața, apa având o adâncime de opt stânjeni foarte aproape de mal. Dar nici n-a ajuns ancora să atingă fundul mării că un ciocan de vânt venit de pe munte prinse și mătură iahtul din loc mai iu te decât am fost eu în stare să las cablul. Așa încât, în loc să mă odihnesc, a trebuit să mânuiesc vinciul să ridic ancora și cele cincizeci de brațe de cablu, ce se bălăngăneau în sus și-n jos. La apă adâncă. Asta s-a întâmplat în partea golfului numită Canalul Foamei. Mohorâtul Canal ai Foamei! Am trudit toată noaptea aceea la vinciul de mână, gândindu-mă cât de ușor îmi fusese, pe vremuri, să comand „Faceți așa și așa!“, în ioc de a pune eu mâna. Dar am tras mai departe și am lălăit vechile refrene pe care le cântam pe când eram marinar de rând. În ultimele zile trecusem prin multe și eram mulțumit că nu mă af lam într-o situație și mai proastă. Se crăpase de ziuă când am reușit să trag ancora la locul ei. Deja vântul scăzuse cu totul, slabe rafale luând locul ciocanelor, în timp ce iahtul era împins încet spre Punta Arenas. Se vedeau de-acum navele aflate la ancoră în radă și eram aproape hotărât să intru în port să-mi fac rost de vele noi. Dar s-a pornit vântul din spre nord-est, numai bun pentru cealaltă direcție, și m-a convins să-l îndrept pe *Spray* din nou cu prova spre vest, că tre Pacific, pentru a face încă o dată cea de-a doua jumătate a drumului prin strâmtoare.

CAPITOLUL IX

Repar velele lui *Spray.* Băștinașii și o ancoră nesupusă.
O luptă între păianjeni. Întâlnire cu Pedro cel Negru. O vizită pe vaporul *Colombia.* În defensivă în fața unei flote de pirogi.
O cronică a călătoriilor prin strâmtoare.
Norocul unei încărcături de seu

Eram hotărât să mă bazez numai pe micile mele resurse pentru a repara stricăciunile provocate de uraganul care mă împinsese spre sud, către Capul Horn, după ce treceam de Strâmtoarea Magellan și ajungeam în Pacific. Așa că, atunci când m-am aflat din nou în strâmtoare, prin Canalul Cockburn, n-am luat-o spre

est, ca să caut ajutor la Punta Arenas, ci, întorcându-mă către partea de nord-vest m-am apucat de muncă cu gardamanul[34] și acul, ori de câte ori am avut răgaz, fie că mă aflam la ancoră, fie că navigam. Era o treabă înceată, dar, treptat-treptat, vela pătrată de pe ghiu sporea, ajungând la dimensiunile unei rande utile, cu un colț de învergare și o margine de cădere. Nu părea cea mai grozavă velă de pe mare, dar, în schimb, era foarte trainică și putea face față unei furtuni puternice. La multă vreme după aceea, una dintre navele ca re l-au întâlnit pe *Spray* a împrăștiat vestea că aveam o randă de o formă îmbunătățită și un sistem ingenios de terțarolare, ceea ce era departe de adevăr.

După furtună, vreo câteva zile, *Spray* s-a bucurat de o vreme frumoasă și a parcurs, în timp destul de scurt, douăzeci de mile prin strâmtoare, distanță pe care pot s-o numesc chiar ma re pentru astfel de zile potrivnice. Am mai zis, vremea a rămas frumoasă vreo câteva zile, dar asta nu înseamnă că mi-a dat răgaz de odihnă. Absența furtunilor nu mi-a slăbit deloc grija pentru siguranța iahtului și chiar pentru viața mea. Într-adevăr, pericolele s-au dovedit chiar mai mari acum, cu atât mai mult cu cât băștinașii în astfel de zile relativ frumoase se lansează în expedițiile lor de jaf, plecând pe vreme rea, dispar cu totul, pirogile lor fiind destul de fragile, nemeritând denumirea de ambarcațiuni. În aceste circumstanțe, ajunsesem să mă bucur de furtuni ca niciodată înainte, *iar Spray* n-a fost scutit de ele prea multă vreme, în timp ce se chinuia pe la Capul Horn.

Cumva, mă obișnuisem cu viața asta și începusem să mă gândesc că, de aveam șansa unei noi treceri prin strâmtoare, în cazul în care soarta ar fi făcut ca iahtul să fie târât din nou spre sud, aș fi devenit eu agresorul și fuegienii ar fi fost siliți să treacă în defensivă. Aceste sentimente mi s-au consolidat în Golful Snug unde am ancorat în zori, după ce dublasem Capul Froward. Când s-a luminat mai bine, am descoperit că două pirogi, de care scăpasem navigând toată noaptea, se strecurau în același golf, la adăpostul promontoriului înalt.

Erau pline de băștinași, bine înarmați cu sulițe și arcuri. La primul foc, tras pe deasupra lor, ambele bărci au cotit-o pe firul unui pârâu, la adăpost de bătaia puștii. Aflându-mă în pericol dea fi încolțit de băștinași dintr-o coastă, din tufișurile aflate în apropiere, am fost nevoit să ridic velele pe care abia le lăsasem și să mă îndrept spre partea opusă a golfului, la șase mile distanță. Acum trebuia să-mi bat capul cum să ridic ancora, fiindcă tocmai aici, în urma unui accident, mi s-a blocat vinciul și nu-l puteam urni cu niciun chip. Am ridicat toate velele și am prins vântul, mai întâi desprinzând ancora de pe fund, cu mâna. Iahtul a început s-o târască, de parcă așa fusese menit, să-și remorcheze ancora sub chilă. Așa a reușit să agațe și să care după el o tonă sau mai bine de varec de pe stâncile din apa golfului, în vreme ce se stârnise un vânt des tul de puternic.

În timpul ăsta, eu trudeam de-mi sângerau degetele, cu un ochi mereu de

---

[34] Apărătoare de piele pentru mână, folosită la coaserea velelor.

veghe, uitându-mă în urmă să văd ce-i cu băștinașii și slobozind câte un glonț ori de câte ori zăream vreo creangă sau rămurică mișcându-se. Aveam permanent pușca la îndemână și, dacă în momentele acelea ar fi apărut vreo mutră în bătaia ei, asta ar fi echivalat cu o declarație de război. Până la urmă însă, numai sânge de-al meu a fost văr sat ca urmarea contactului prea brusc dintre degete și tachetii sau butoanele care-mi stăteau în drum tocmai când mă grăbeam mai tare. Rănile de la mâini, obișnuite pe mare atunci când tragi din răsputeri parâme ude, erau uneori foarte dureroase și sângerau din abundență, dar, mai apoi, când am ieșit din strâmtoare și am dat de vreme bună, s-au vindecat.

După ce-am părăsit Golful Snug, am adus iahtul în vânt, am dres vinciul și am ridicat ancora; am asigurat-o, apoi m-am îndreptat spre un refugiu, la adăpostul unui munte înalt, la vreo șase mile depărtare, și m-am apropiat de un versant perpendicular, apa având o adâncime de nouă stânjeni. Aici mi-am auzit glasul întors de peretele de stâncă și am denumit locul Muntele Ecoului. Deoarece am zărit niște copaci uscați, ceva mai departe, unde se făcea un intrând în țărm, am debarcat pentru a mă aproviziona cu combustibil, luând cu mine, pe lângă topor, și pușca pe care, în acele zile, o țineam mereu la îndemână. Dar n-am văzut nici urmă de ființă vie, în afară de un mic păianjen care-și făcuse culcuș într-un buștean uscat pe care l-am încărcat în barcă să-l duc la iaht. Iar comportamentul acestei insecte mi-a trezit interesul, mai mult decât tot ce zărisem în acea pustietate. Printr-o ciudată coincidență, în cabina mea și-a întâlnit un seamăn – un păianjen de același soi, care parcursese tot drumul de la Boston încoace, un individ micuț, educat, dar tare vioi! Ei bine, fuegianul l-a provocat la luptă, iar micuțul bostonian l-a doborât de îndată, apoi i-a rupt picioarele, smulgându-le unul câte unul, cu atâta dexteritate că, în mai puțin de trei minute de la începutul bătăliei, nu-ți mai dădeai seama dacă fuegianul fusese păianjen sau muscă.

A doua zi dimineață, după o noapte întreagă de nesomn în apropierea acelui țărm oropsit, am pornit în grabă. Totuși, după ce am virat ancora, mi-am făcut o ceașcă de cafea fier binte, la un foc strașnic de lemne, în soba cea mare luată la Montevideo. În același foca fost incinerat și păianjenul fuegian, ucis cu o zi înainte de micul luptător din Boston, căruia, mult mai târziu, la Capul Bunei Speranțe, o nobilă scoțiană i-a zis Bruce, după ce a ascultat șirul isprăvilor lui de lângă Muntele Ecoului. În vremea asta, *Spray* ieșise în strâmtoare, îndreptându-se spre Insula Cafelei, zărită de mine prima oară în ziua mea de naștere, pe 20 februarie 1896.

Aici *Spray* a întâmpinat altă furtună, care l-a împins în partea de sub vânt a marii Insule Charles, undea căutat adăpost. Pe un promontoriu înalt al acesteia se vedeau semnale cu fum, și un trib de băștinași adunați aici în perioada ce se scursese de la prima mea trecere prin strâmtoare s-a repezit la pirogi ca să se îndrepte spre *Spray.* Nu era deloc prudent să ancorez, pentru că locul se afla la o bătaie de săgeată de țărmul acoperit din abundență cu desișuri, dar am făcut semn că o barcă de-a lor se putea apropia de *Spray,* în timp ce acesta naviga de-a lungul coastei, cu velele ridicate, la adăpostul insulei. Celorlalți le-am dat de înțeles să se țină departe și, ca din întâmplare, am scos la iveală o strașnică pușcă Martini-

Henry, punându-o la îndemână, pe acoperișul cabinei. În piroga ce s-a apropiat, din care se auzea nelipsitul „navă plânge“ se vedeau două amerindience și un bărbat băștinaș, cele mai nenorocite epave umane pe care le-am întâlnit vreo dată în drumurile mele. „Navă plânge” era lamentația lor când se îndepărtau de țărm și tot „navă plânge” ziceau când se apropiau de iaht. Femeile au făcut semne că voiau de-ale gurii, în vreme ce băștinașul, cu chipul smolit, stătea deoparte, ursuz, de parcă toată treaba nu-l privea câtuși de puțin, dar când m-am întors cu spatele să iau niște biscuiți și carne afumată pentru ele, omul sări pe punte și veni dinaintea mea, spunându-mi, într-un jargon spaniol, că mă mai întâlnise.

Mi se păruse că recunosc tonul cu care spusese „navă plânge”, iar barba bogată l-a dat de gol a fi Pedro cel Negru, pe care, într-adevăr, îl mai întâlnisem.

— Unde-i restul echipajului? m-a întrebat, în vreme ce se uita neliniștit în jur, așteptându-se să vadă apărând prin tambuchiul de la provă niște brațe care să-i dea pedeapsa meritată pentru multele-i crime. Acum vreo trei săptămâni când ai trecut pe aici am văzut trei oameni la bord. Unde-s ceilalți doi?

I-am răspuns scurt că la bord se afla același echipaj.

— Dar, a făcut el, văd că numai dumneata muncești la bord.

Și, cu un rânjet, a adăugat în vreme ce se uita la randă:

— *Hombre valiente!*[35] I-am explicat că în ziua aceea eu făceam toată treaba pe punte, în vreme ce restul echipajului se odihnea, pentru ca, în cursul nopții, să fie în stare să stea de veghe, apărând nava de indieni. Mă interesa viclenia subtilă a acestui sălbatic pentru că știam cine era și ce-i putea pielea mai bine decât bănuia el. Chiar dacă n-aș fi fost prevenit împotriva lui, încă înainte de a părăsi Punta Arenas, tot mi-aș fi dat seama că aveam de-a face cu un mare ticălos. Totodată, una dintre femei, îmboldită de acea scânteie de cumsecădenie care se aprinde chiar și în sufletul celui mai amărât sălbatic, m-a prevenit cu un semn să mă păzesc, fiindcă Pedro cel Negru putea să-mi facă rău. Dar nu mai era nevoie de avertismentul acesta fiindcă știam încă de la început că trebuia să mă feresc de el și țineam în mână un revolver strașnic numai bun de a fi folosit.

— Când ai trecut pe aici data trecută, ai tras cu pușca spre mine, a adăugat el, cu un soi de căldură care era *muy malo*[36].

M-am prefăcut că nu înțeleg și i-am spus:

— Mi se pare că dumneata ai locuit la Punta Arenas, nu-i așa?

— Da, mi-a răspuns el cinstit și a părut încântat să întâlnească pe cineva ce fusese prin acele vechi locuri dragi.

— În colonie? l-am interogat eu mai departe.

— Păi, da! mi-a răspuns, făcând un pas înainte, de parcă ar fi avut de gând să îmbrățișeze un vechi prieten.

---

[35] Om curajos (în spaniolă, în original).

[36] Foarte rău, de rău augur (în spaniolă, în original).

I-am făcut semn să se tragă înapoi fiindcă nu-i împărtășeam dispoziția amicală.

— Și-l cunoști pe căpitanul Samblich? am continuat eu.

— Da! a răspuns ticălosul, care ucisese un concetățean de-al acestuia. Da, cum să nu, c un mare prieten al meu.

— Mie-mi spui! i-am replicat; Samblich mă sfătuise să-l împușc îndată ce-l văd.

Arătând cu mâna spre arma de pe cabină, îmi spuse că voia să știe câte gloanțe trăgea.

— *Cuantos?* făcu el.

Când i-am explicat că arma aceea trăgea la nesfârșit, s-a posomorât și a adus vorba despre plecare. Nu l-am împiedicat în niciun fel. Le-am dat femeilor niște biscuiți și carne de vită, iar una dintre ele mi-a oferit în schimb câteva calupuri de seu și cred că merită pomenit faptul că nu mi le-a dat pe cele mai mici, ci, cu oarecare greutate, a reușit să ridice la bord cele mai mari bucăți aflate în pirogă. Niciun suflet de creștin n-ar fi fost mai generos. Înainte de a se îndepărta de iaht, vicleanul băștinaș mi-a cerut niște chibrituri și a dat să îndrepte sulița spre mine, ca și cum ar fi voit să ajungă cu vârful ei la cutia pe care mă pregăteam să i-o dau, dar eu i-am întins cutia pe capătul puștii care putea să tragă întruna. Băștinașul a luat cu mare băgare de seamă cutia de chibrituri, iar când i-am strigat *„Cuidado”!* (Atenție!) a sărit că ars; femeile au râs și s-au arătat cumva încântate. Probabil că ne norocitul le bătuse cu bățul chiar în dimineața aceea fiindcă nu adunaseră destule midii pentru micul dejun al dumnealui. Așa că ne-am simpatizat.

De la Insula Charles, *Spray* s-a îndreptat spre Golful Fortescue unde a ancorat și a petrecut o noapte liniștită, la adăpostul țărmului înalt, în vreme ce în partea cealaltă vântul urla dezlănțuit. Golful, de data asta, era pustiu. Cei pe care-i văzusem pe insulă fuseseră băștinași din Fortescue, dar eram cât se poate de sigur că, pe vântul acela puternic, nu aveau cum să-l urmărească pe *Spray.* Dar, ca să-mi iau toate măsurile de precauție, am împrăștiat pe punte piunezele de covor înainte de a mă duce la culcare.

A doua zi de dimineață, peisajul acela pustiu fu tulburat deodată de apariția unui mare vapor care se îndrepta spre locul de ancoraj, cu o alură semeață. Nu era o navă de la Diego.

Am recunoscut profilul, modelul, aerul nobil. Am ridicat iute pavilionul și îndată am văzut steagul american fluturând în bătaia brizei, pe vaporul cel mare.

Vântul s-a domolit și spre seară s-au arătat și băștinașii de pe insulă, îndreptându-se spre vapor și începând iar cu „navă plânge”. Apoi au venit și la *Spray,* să mai ceară sau să mai șterpelească ceva, declarând că de la vapor nu se aleseseră cu nimic. Și din nou s-a arătat lângă iaht Pedro cel Negru. Părea că nici fratele meu n-ar fi fost mai încântat să mă vadă și m-a rugat să-i împrumut arma, ca să se ducă să împuște un guanaco[37] pentru mine, a doua zi de dimineață. L-

[37] Specie înrudită cu lama.

am asigurat pe individ că, dacă aș mai fi rămas o zi pe acele meleaguri i-aș fi împrumutat fără șovăire pușca, dar nu aveam de gând să mai întârzii, I-am dat, totuși, un cuțit de dogar și alte câteva scule mărunte, care aveau să-i servească la construi rea pirogilor, și I-am rugat s-o șteargă.

În noaptea aceea, la adăpostul întunericului, m-am dus până la vapor și am descoperit că era vorba de *Colombia,* nava căpitanului Henderson. Vasul era din New York și se îndrepta spre San Francisco. Mi-am luat și armele cu mine, în caz că ar fi trebuit să-mi croiesc cu ele drum înapoi. Secundul de pe *Colombia* s-a dovedit a fi un vechi prieten, domnul Hannibal, care și-a amintit cu plăcere zilele de altădată pe trecute la Manila, unde fuseserăm împreună, el pe *Southern Cross,* eu pe *Northern Light,* amândouă nave frumoase, pe potriva numelor pe care le purtau.

Colombia avea din abundență provizii proaspete. Căpitanul i-a dat cambuzierului câteva dispoziții. Îmi amintesc că tânărul acela cu un aer foarte deschis m-a întrebat dacă aveam nevoie, pe lângă altele, și de câteva cutii de lapte și brânză. Când i-am oferit în schimb aurul meu de la Montevideo, căpitanul a început să urle ca un leu și mi-a spus să las plata baltă. Și m-am ales cu niște minunate provizii.

După ce m-am întors pe *Spray,* unde am găsit totul în regulă, m-am pregătit să ridic ancora dimineață devreme.

Ne înțeleseserăm ca oamenii de pe vapor să mă atenționeze cu sirena dacă porneau înaintea mea. Toată noaptea aceea am tot privit vaporul numai pentru plăcerea dea-i vedea luminile becurilor electrice, minunată priveliște, în contrast cu obișnuitele pirogi fuegiene, cu foc mocnind în ele. Primul care a pornit a fost *Spray,* dar *Colombia,* urmându-i îndată exemplul, ne-a depășit și ne-a salutat în vreme ce se îndepărta. De mi-ar fi dăruit căpitanul vaporul lui, compania n-ar fi suferit o pagubă mai mare decât cea înregistrată două sau trei luni mai târziu. Am citit după aceea, într-un ziar californian: „*Colombia* e cu totul pierdută" în cea de-a doua călătorie a sa spre Panama, *Colombia* a eșuat pe stâncile coastei californiene.

În momentele acelea, *Spray* înfrunta și vântul, și curentul, lucru obișnuit în strâmtoare. Mișcările fluxului și refluxului din Atlantic și Pacific se întâlnesc aici, iar în strâmtoare, la fel ca pe coaste, spre marea liberă, la punctul lor de impact se stârnesc vârtejuri și brizanți care, pe furtună, sunt periculoși pentru pirogi și alte ambarcațiuni mai șubrede.

Câteva mile mai departe, pe mal se vedea un mare vapor, cu fundul în sus. Trecând prin locul acela, iahtul a întâlnit câteva pale ușoare de vânt și apoi, în mod absolut neobișnuit pentru strâmtoare, vântul a încetat și s-a instalat calmul. De îndată, pe coastele apropiate s-au făcut văzute semnale cu fum și s-au arătat curând mai bine de douăzeci de pirogi, toate îndreptându-se spre *Spray.* Când au ajuns la distanța de la care să ne putem auzi, echipajele de băștinași au început să strige:

— *Amigo,* navă plânge!

— *Anclas aqui!*

— *Rueno puerto aqui!*[38]

La astea s-au adăugat tot felul de reminiscențe spaniole de vocabular, amestecate cu propriul lor jargon.

N-aveam de gând să ancorez în „portul lor bun". Am ridicat pavilionul iahtului și am slobozit un foc de armă, ambele putând fi socotite drept un salut prietenesc sau o invitație de a se apropia. Au format un fel de semicerc, dar s-au menținut dincolo de optzeci de yarzi care, în privința apărării, constituia linia morții.

În flota lor se vedea și o barcă de navă, furată probabil după ce uciseseră echipajul. Vreo șase băștinași vâsleau cam stângaci, penele vâslelor fiind rupte. Doi indivizi, care stăteau în picioare, erau încălțați cu cizme marinărești, ceea ce-mi întări bănuiala că se abătuseră asupra echipajului unei nave ghinioniste; același lucru îmi sugera, în plus, că indivizii mai vizitaseră puntea lui *Spray,* iar acum voiau să încerce din nou figura, dacă le mergea. Cizmele marinărești, nu mă îndoiam deloc, erau menite să le protejeze tălpile, făcând inofensive piunezele de covor. Vâslind stângaci, s-au îndreptat în josul Strâmtorii, la o distanță de vreo sută de yarzi, cu un aer atât de degajat, de parcă ar fi pornit spre Golful Fortescue. Am socotit că, de fapt, era o mișcare strategică și am rămas mai departe foarte atent, supraveghind o insulă mică, ce s-a interpus îndată între iaht și băștinași. Dincolo de ea aceștia au dispărut cu totul. *Spray* deriva neputincios, odată cu mareea, având toate șansele să ajungă pe stâncile insulei, fiindcă nu exista niciun loc unde să se poată ancora, în orice caz niciunul unde cablul meu să poată ajunge fundul apei. Și, bineînțeles, îndată am zărit mișcându-se ierburile de pe culmea insulei, denumită și Bonet, înălțimea ci maximă fiind de o sută treizeci și șase de picioare. Am slobozit mai multe focuri de armă pe deasupra acelor locuri și n-am mai văzut nicio mișcare din partea băștinașilor. Cu siguranță, ei fuseseră cei care făcuseră să foiască ierburile, pentru că, atunci când *Spray* a trecut pe lângă insulă – revenirea mareei împingându-l la distanță de ea – de cealaltă parte am întâlnit bărcile, fiind astfel dată în vileag viclenia lor neasemuită. Deodată s-a ridicat o briză puternică, ce a împrăștiat pirogile și a scos iahtul dintr-o situație dificilă, deși acel vânt prietenos bătea din provă.

Croindu-și cu greu drum împotriva vântului și curentului, *Spray* a ajuns în Golful Borgia a doua zi după-amiază, unde a ancorat, de asemenea, pentru a doua oară. Acum aș vrea să fiu în stare să descriu priveliștea strâmtorii sub lumina lunii, la miezul nopții, după ce scăpasem de băștinași la Insula Bonet.

Valul de nori grei ce împânzeau cerul a fost măturat deodată de vânt și noaptea a devenit brusc luminoasă ca ziua sau aproape ca ea. În apa strâmtorii se oglindea un munte înalt.

Spray naviga alături de umbra sa de parcă ar fi fost două slupuri pe mare, nu unul singur.

---

[38] Ancore aici! Port bun aici! (în spaniolă alterată, în original).

După ce am ancorat, am coborât luntrea, am debarcat la capătul golfulețului cu pușca și toporul în mână și am umplut dintr-un pârâiaș un butoi cu apă. La fel ca mai înainte, nu se zărea niciun semnal de foc din partea băștinașilor. Văzând că locul e pustiu, am hoinărit vreun ceas sau chiar mai bine pe acolo. Vremea frumoasă părea să sublinieze și mai mult singurătatea acelor împrejurimi și, ajungând lângă un loc unde se observa că fusese un mormânt, m-am oprit. Întorcându-mă la capul golfulețului, am dat peste un fel de Golgota, după câte mi s-a părut mie, unde fiecare navigator și-a ridicat crucea lui drept baliză pentru cei care aveau să vină pe acolo. Toți ancoraseră și plecaseră mai departe, în afară de cel care zăcea sub moviliță. Unul dintre semnele simple ale trecerii fusese lăsat de vaporul *Colimbia, nava-soră a Colombiei,* tovarășa mea din dimineața aceea.

Am citit acolo și numele multor alte nave, pe unele le-am trecut în jurnalul meu, altele fiind însă indescifrabile. Numeroase cruci putreziseră și se prăbușiseră. Îi cunoscusem pe unii dintre oamenii care le ridicaseră și mulți dintre aceștia își odihneau somnul de veci. Locul era pătruns de un aer de tristețe și m-am grăbit să mă întorc la iaht ca, luat cu ale călătoriei, să uit de toate astea.

A doua zi, dimineața devreme, am ieșit din Golful Borgia, în largul Capului Quod, undeam întâlnit un vânt molcom. Am lăsat ancora în varec, la douăzeci de stânjeni adâncime, iar vreme de câteva ceasuri ea a ținut piept unui curent de trei no duri. În noaptea aceea m-am oprit în Golful Langara, la câteva mile mai departe, unde dimineața am descoperit resturi de epavă și provizii aduse de mare la țărm. Am trudit toată ziua, recuperând o întreagă încărcătură, pe care am dus-o pe *Spray.*

Cea mai mare parte a lucrurilor salvate era seu, în butoaie și calupuri – acestea din urmă provenind tot din butoaie, ce fuseseră sparte. În algele de mare am găsit un butoi de vin pe ca re l-am remorcat, de asemenea, la iaht. Am ridicat totul la bord cu niște fungi de arboret legate de vinci. Unele butoaie cântă reau ceva peste opt sute de livre.

În Golful Langara n-am văzut urmă de băștinaș; era evident că nu călcase niciunul pe acolo de ia uraganul care aruncase toate resturile pe țărm. Probabil fusese vorba de aceeași furtună ce-l mânase pe *Spray* dincolo de Capul Horn între 3 și 8 martie.

Sute de tone de varec fuseseră smulse de pe fundul apei, din adâncimi, și tăvălite, șiruri-șiruri, pe plajă. Un exemplar pe care l-am găsit întreg, cu rădăcini, frunze și tot restul, avea o lungime de o sută treizeci și unu de picioare. Tot aici, în cursul nopții, am umplut un butoi cu apă, iar a doua zi am pornit la drum, având parte, în cele din urmă, de un vânt prielnic.

Dar n-am apucat să merg prea mult când am dat, într-un golfuleț, de altă încărcătură de seu. Am ancorat și am ridicat-o la bord, cum procedasem și mai înainte. În tot cursul acelei zile a plouat și a nins din plin și nu a fost treabă ușoară să car bucățile de seu în brațe peste bolovanii de pe plajă. Dar am lucrat mai departe, până când *Spray* s-a ales cu o întreagă încărcătură. Eram fericit la gândul că, mai târziu, în cursul călătoriei, avea să se ivească prilejul de a face o bună afacere, fiindcă apucăturile mele de vechi negustor ieșiseră din nou la suprafață.

Cam pe la amiază am plecat din golfuleț, mân jit de seu din cap până-n picioare, în vreme ce *Spray* era și el îmbâcsit de la carlinga chilei la mărul catargului. În cală, în cabină, pe punte, era rânduit seul și totul în jur era plin de grăsime.

CAPITOLUL X

Mânat de viscol către Port Angosto. O scotă șubredă îl pune pe *Spray* *m* pericol. *Spray* devine ținta unei săgeți fuegiene.
Insula lui Alan Erric. Din nou în Pacific.
Spre Insula Juan Fernández. Un rege doar cu numele.
La ancorajul lui Robinson Crusoe

Apoi o altă furtună s-a repezit asupra noastră, dar vântul era, deocamdată, prielnic și nu aveam decât douăzeci și șase de mile până la Port Angosto, loc destul de mohorât, dar unde cel puțin puteam să găsesc un adăpost sigur, ca să fac reparațiile și să aranjez încărcătura ca lumea. Am ridicat destulă velă ca să ajung acolo înainte de lăsarea întunericului, iar *Spray* gonea frumos, acoperit de zăpada care cădea din abundență, în fulgi mari, până când arătă tot alb, ca o pasăre polară. Între două răbufniri ale viscolului, am văzut promontoriul după care se afla portul. Într-acolo țineam timona când o rafală parșivă a prins randa din partea de sub vânt, am făcut o ampanare și, vai, vai, cât de aproape am fost de dezastru!

Scota s-a rupt, ghiul s-a smuls și nu mai era mult până la lăsarea întunericului. Am trudit de au început să curgă sudori le de pe mine ca să dreg lucrurile și să le pun în rânduială înainte de a mă prinde noaptea și mai ales ca să termin totul până ce iahtul să fie mânat de derivă sub vânt și să depășească portul de refugiu. Dar n-am reușit să pun ghiul ca lumea în locașul lui. Ajunsesem la intrarea în port și abia atunci am izbutit să rânduiesc lucrurile cum trebuie. Venise momentul să fac volta sau să pierd portul. Chiar și în aceste condiții, ca o pasăre cu o aripă ruptă, *Spray* a reușit să ajungă la liman.

Tot acest accident, care a pus în pericol și iahtul, și încărcătura lui, s-a datorat doar unei scote șubrede, făcute din sisal, fibră foarte păcătoasă, care a scos multe înjurături zdravene de la marinari.

Nu l-am îndreptat pe *Spray* spre rada interioară din Port Angosto, ci am tras într-un loc unde pe fund era un pat de varec, sub o faleză abruptă, în partea dinspre port cum intri în radă. Era un golfuleț foarte bine adăpostit, dar, ca să fiu mai sigur că iahtul va ține piept oricăror ciocane de vânt, am aruncat ambele ancore și am și asigurat vasul cu niște cabluri legate de copaci. Aici n-a ajuns niciun fel de vânt, în

afara rafalelor de pe pantele munților din partea opusă portului. Pentru că și acolo, ca pretutindeni în această regiune, relieful e numai munți. În port aveam să-mi repar stricăciunile și de aici urma să mă îndrept direct spre Capul Piliar și Oceanul Pacific pentru a doua oară.

Am poposit câteva zile în Port Angosto, ocupat până peste cap cu treburile de pe iaht. Am depozitat seul în cambuză, mi-am făcut ordine în cabină și m-am aprovizionat cu o bună cantitate de apă și lemne. Am reparat velele și greementul lui *Spray,* am instalat un artimon, adoptând greementul de ioiă, deși eu ambarcațiunii mele tot slup îi spuneam, instalarea artimonului fiind numai o chestiune temporară.

Nici în momentele când eram extrem de ocupat n-am uitat o clipă să țin pușca la îndemână și pregătită spre a fi folosită fiindcă, prin natura împrejurărilor, eram în raza de acțiune a băștinașilor și văzusem niște pirogi fuegiene ceva mai de parte, în golf, atunci când ancorasem aici, la prima trecere prin strâmtoare. Cred că era în cea de-a doua zi, iar eu mă aflam pe punte cu treabă când am auzit ceva șuierându-mi pe lângă ureche, iar apoi un plescăit în apă, fără să văd însă nimic. Mi-a trecut, deodată, prin minte că trebuia să fi fost o săgeată, pentru că, exact în momentul acela, o alta, care nu a trecut foarte departe de mine, a nimerit în catargul cel mare, unde s-a înfipt bine, vibrând în urma izbiturii – un autograf fuegian. Undeva, pe aproape, se afla un băștinaș, nu încăpea nicio îndoială. Nu aveam de unde ști, dar probabil că trăgea în mine în speranța că va pune mâna pe iaht și pe încărcătura lui. Așa că mi-am luat bătrâna mea armă Martini-Henry, cea care trăgea la nesfârșit și, la prima împușcătură, s-au arătat trei fuegieni, care au tulit-o dintr-un tufiș unde se ascunseseră, apucând-o spre culme. Am tras destul de multe focuri, țintind sub picioarele lor, ca să-i îmboldesc să urce mai repede dealul. Bătrâna și scumpa mea armă a trezit munții și, de fiecare dată când seauzea bubuitul ei, cei trei băștinași săreau de parcă ar fi fost nimeriți. Și-au gonit mai departe cât i-au ținut picioarele până au reușit să pună între ei și *Spray* o bună parte din Tierra del Fuego. După acest incident, am avut mare grijă, mai mult decât înainte, ca toate armele mele de foc să fie în bună stare de funcționare, iar o suficientă cantitate de muniție să-mi stea întotdeauna la îndemână. Dar băștinașii nu s-au mai întors și, deși în fiecare noapte am pus piuneze pe punte, n-am descoperit nici urmă de „musafir”, așa că dimineața nu-mi rămânea decât să mătur cu grijă.

Zilele treceau și vremea devenea tot mai favorabilă unei tentative de a ieși cu vânt prielnic din strâmtoare. După șase încercări, fiind de fiecare dată împins înapoi, m-am hotărât să nu mă mai grăbesc să plec. După ultima mea întoarcere la

Port Angosto în căutare de adăpost, vremea proastă a obligat canoniera *Condor* și crucișătorul argentinian *Azopardo* să intre, de asemenea, în port. Îndată ce acesta din urmă a venit la ancoră, Mascarella, comandantul navei, a trimis spre *Spray* o barcă cu un mesaj în care-mi făcea propunerea de a mă lua la remorcă până la Punta Arenas, dacă voiam să renunț la călătorie și să mă întorc. Departe

de mine un astfel de gând! Ofițerii de pe *Azopardo* mi-au spus că, venind prin strâmtoare, în urma lui *Spray,* la prima sa trecere, l-au văzut pe Pedro cel Negru și au aflat că-mi făcuse o vizită. *Azopardo,* fiind o na vă de război străină, nu avea dreptul să-l aresteze pe nelegiuitul fuegian, în schimb căpitanul m-a învinovățit pentru că nu l-am împușcat pe ticălos în clipa în care a venit lângă *Spray.*

De la aceste nave mi-am făcut rost de parâme și alte lucruri mărunte, iar ofițerii mi-au oferit mai multe flanele călduroase, de care aveam mare nevoie. Cu acest adaos de echipament și cu iahtul pregătit, deși foarte încărcat, puteam înfrunta din nou Oceanul de Sud, în mod greșit numit Pacific.

În prima săptămână a lunii aprilie, vânturi de sud-est, cum apar la Capul Horn în perioadele de toamnă și iarnă, aducând o vreme mai bună decât cea din timpul verii, au început să împrăștie norii de mare înălțime. Cu puțină răbdare avea să vină vremea de plecare cu vânt prielnic.

La Port Angosto l-am întâlnit pe profesorul Dusen, din expediția științifică suedeză pornită spre America de Sud și insulele Pacificului. Tabăra profesorului era instalată pe malul unui pârâu, în capătul radei, unde se afla o mare varietate de mușchi ce-l interesau pe profesor și unde apa era, după cum spunea bucătarul său, un argentinian, *muy rico*[39]. Profesorul avea cu el în tabără trei argentinieni bine înarmați, pentru a le ține piept băștinașilor. S-au arătat foarte scârbiți când am luat apă dintr-un mic pârâu din apropierea iahtului, dându-mi pe ocolite sfatul de a mă duce la un pârâu mai mare, unde apa era muy *rico.* Păreau oameni simpatici, cu toate că era de mirare cum de nu muriseră cu toții în dureri reumatice din pricina acelui loc umed.

Nu am de gând să trec în revistă toate împrejurările ferici te sau nefericite cu care s-a confruntat *Spray* la Port Angosto, nici nenumăratele încercări de a ieși în mare și întoarcerile la adăpost. *Spray* a avut parte de multe piedici care l-au ținut în loc, dar, pe 13 aprilie, pentru a șaptea și ultima oară, a ridicat Ancora. Și dificultățile au pornit să se înmulțească din toată părțile într-un chip atât de ciudat, încât mai că a început să mă încerce teama superstițioasă că n-ar fi trebuit să mă încăpățânez a porni la drum într-o zi de 13, în ciuda faptului că spre larg bătea un vânt prielnic. Multe dintre aceste pățanii erau ridicole. De exemplu, m-am trezit că descâlcesc catargul dintre crengile unui copac, după ce de trei ori *Spray* fusese împins de derivă în jurul unei insulițe, împotriva voinței mele. Mi s-a părut că încercarea asta întrecea puterea de rezistență a nervilor mei și am simțit că trebuia să-mi spun și eu părerea în cazul respectiv. Ori vorbeam, ori muream cu fălcile încleștate, m-am gândit eu, și l-am blagoslovit *pe Spray,* așa cum își blagoslovește un țăran calul sau vita.

— Nu știi, i-am strigat, nu știi că nu te poți urca în copac?

Dar sărmanul *Spray* încercase în Strâmtoarea Magellan cam de toate în afară

---

[39] Foarte bună (în spaniolă, în original).

de asta și mi s-a muiat inima când mi-am amintit prin câte trecuse. În plus, descoperise o insulă.

Insula în jurul căreia se învârtise era trecută pe hărți drept promontoriu. Am botezat-o Alan Erric, după numele unui prieten, priceput într-ale literaturii, pe care-l întâlnisem în niște locuri tare ciudate, și am pus un anunț, „Nu călcați pe iarbă!”, îndreptățit fiind să fac asta de vreme ce eu era descoperitorul.

Acum, în fine, *Spray a* izbutit să mă ducă dincolo de Tierra del Fuego. A reușit la mustață, dara reușit, deși ghiul iahtului aproape că a izbit stâncile farului, din partea de sub vânt, în vreme ce velele trăgeau din răsputeri ca să dubleze capul.

Asta s-a întâmplat la 13 aprilie 1896. Dar pentru *Spray* nu era o experiență nouă să scape ca prin urechile acului.

În ziua aceea, în strâmtoare, valurile își scoteau cu eleganță pălăriile albe dinaintea lui, îmboldite de un vânt de sud-est, primul vânt de iarnă adevărat, din acel sezon, care bătea din respectivul cart. Și iată-l *pe Spray* ieșind din strâmtoare, la cele dintâi adieri, având toate șansele să treacă dincolo de Capul

Pillar, înainte ca acestea să-și schimbe direcția. Și așa s-a și întâmplat. S-a pornit, pe neașteptate un vânt puternic, cum suflă întotdeauna la Capul Horn, numai că, încă înainte ca acesta să se rotească. *Spray* trecuse de marele val de maree de la Capul Pillar și de Evangelistas, stâncile aflate cel mai în larg. Am rămas mai departe la timonă, îngăduindu-i totuși iahtului să zburde cum îi era voia pe acele talazuri contrare.

Marea se cam zburlise și nu îndrăzneam să-l las pe *Spray* să țină drumul drept. Eram nevoit să schimb mereu direcția din cauza valurilor și aveam nevoie de tot talentul meu pentru a le ieși în întâmpinare atunci când veneau rostogolindu-se înaintea mea și pentru a mă feri de ele când se repezeau din travers.

A doua zi dimineața, pe 14 aprilie, nu se mai vedeau decât vârfurile celor mai înalte piscuri, iar *Spray,* înaintând frumos, spre nord-vest, le-a lăsat și pe acestea în urmă, dincolo de orizont.

— Ura, *Spray’,* am țipat eu către foci, pescăruși și pinguini, căci alte ființe nu erau prin preajmă, iar *Spray* biruise toate pericolele Capului Horn.

Ba, în plus, în timpul călătoriei pe la Capul Horn mai recuperase și o încărcătură bună, naufragiată, din care nu pier duse nicio livră. Cum să nu te bucuri atunci când norocul vine astfel, de la sine?

Am mai dat drumul la o terțarolă și am ridicat un foc întreg; având în jur mare liberă destulă, puteam acum să mai strâng vântul cu două carturi. În felul acesta valurile veneau mai convenabil spre Spray, care, împins de vele, se dovedea la înălțime.

Din când în când, câte un val rătăcit dinspre sud-vest mătura iahtul din travers, fără a-i dăuna cu nimic totuși. Când soarele s-a ridicat pe cer cam la înălțimea unui catarg sau chiar mai mult, vântul s-a întărit, iar aerul, cam înghețat dimineața, s-a mai îmblânzit în cursul zilei. Dar astea erau fleacuri care nu mă prea preocupau.

Seara, *Spray* fu măturat dintr-un capăt în altul de un val mai mare decât toate celelalte care-l amenințaseră în cursul zilei, unul dintre acelea pe care marinarii le

numesc talazuri de vreme bună. Eram la timonă și mi-a făcut și mie o baie acest ultim val care a scăldat puntea lui *Spray* în largul Capului Horn. Și parcă a spălat și vechile păreri de rău.

De-acum necazurile mele rămâneau în pupă, vara mă aștepta înainte, toată lumea era în fața mea! Vântul bătea într-adevăr pe cinste. Prilejurile de a-mi dovedi talentele la timonă luau sfârșit. Era ora cinci după-amiază, stăteam la cârmă de la ora unsprezece din ziua precedentă, adică de vreo treizeci de ceasuri.

Venise timpul să-mi descopăr capul, fiindcă navigasem singur, însoțit numai de Dumnezeu. În jurul meu se vedea din nou întinderea vastă a oceanului și orizontul neștirbit de uscat. Câteva zile mai târziu, *Spray* era cu toate pânzele sus și, pentru prima oară, îl vedeam și cu bate-pupa întinsă.

Era un amănunt neînsemnat, dar unul care venea după o victorie. Vântul sufla tot dinspre sud-vest, dar se mai domolise și talazurile, care mai înainte urlau, acum abia dacă șopteau, se încrețeau și se loveau de *Spray,* ce se legăna printre ele, încântat de cele ce-i povesteau. În acele zile s-au petrecut schimbări rapide pretutindeni în jur, în vreme ce *Spray* se îndrepta spre tropice. S-au ivit noi soiuri de păsări, albatroșii au rămas în urmă, apărând tot mai rar, locul lor fiind luat de pescăruși mai mici, care ciuguleau firimiturile din siajul lui *Spray.*

În cea de-a zecea zi de la despărțirea de Capul Pillar, lângă *Spray* s-a arătat un rechin, primul din neamul lui în această parte a voiajului, care a dat de bucluc. L-am străpuns cu harponul ca să nu-i mai văd mutra urâtă. Până atunci nu simțisem deloc imboldul de a lua viața unei ființe, dar când Domnul Rechin s-a făcut spre mine, toată bunăvoința mi s-a spulberat. E drept că în Strâmtoarea Magellan am lăsat multe rățuște să treacă netulburate pe alături, deși s-ar fi putut transforma în tocănițe minunate, fiindcă în pustietatea strâmtorii nu mă lăsa inima să curm viața unei ființe.

De la Capul Pillar am navigat spre Juan Fernández și, pe 26 aprilie, cincisprezece zile mai târziu, am zărit acest pământ legendar chiar în fața mea.

Piscurile albastre se văd sus, printre nouri, de la vreo trei zeci de mile distanță. Când am zărit insula, m-au străbătut o mie de emoții și am făcut o mătanie pe punte. Râdem noi de obiceiul oriental al temenelei, dar atunci eu n-am găsit un alt mod de a-mi exprima sentimentele pe care le încercam.

În ziua aceea a adiat un vânt ușor și *Spray* nu a ajuns la Juan Fernández decât seara. Puținul vânt care-i umfla pânzele era suficient pentru ca iahtul să se țină în apropierea țărmului, în partea de nord-est, unde s-a lăsat un calm ce a durat întreaga noapte. Mai departe, de-a lungul golfulețului, am zărit sclipirea unor luminițe, am tras un foc de armă, dar n-am primit niciun răspuns și, curând, luminițele au dispărut cu totul. Am simțit marea bubuind în pieptul stâncilor toată noaptea și mi-am dat seama că hula oceanului era încă puternică, deși de pe puntea iahtului meu părea mult mai domoală. Cum zgomotele animalelor de pe pantele înălțimilor se auzeau tot mai slab în întuneric, am socotit că un curent ușor mâna iahtul spre larg, deși toată noaptea mi s-a părut că se află periculos de aproape de țărm, dar asta din cauză că țărmul era foarte înalt, situație în care

aparențele devin înșelătoare.

Îndată după ivirea zorilor, am zărit o ambarcațiune îndreptându-se spre mine. Când a tras alături, nu știu cum s-a făcut că am luat arma, având de gând s-o duc în cabină, dar cei din barcă, văzându-mă cu ea în mână, au întors iute și au început să vâslească spre țărmul care se afla la vreo patru mile distanță. În barcă stăteau șase oameni, iar vâslele lor erau prinse în suporți, după tipicul marinarilor cu experiență, semn care mi-a dovedit că aparțin unei națiuni civilizate.

Dar, probabil, părerea lor despre mine nu era prea grozavă dacă mi-au interpretat greșit acel gest cu arma și s-au îndepărtat vâslind din răsputeri. Prin semne, i-am făcut, în cele din urmă, să înțeleagă, dar nu fără greutate, că nu avusesem de gând să trag, ci că pur și simplu îmi duceam pușca în cabină și că doream ca ei să se întoarcă. După ce au priceput ce voiam să spun, au venit înapoi și curând erau pe punte.

Vorbeau spaniola, iar unul dintre ei, căruia ceilalți îi spuneau rege, știa și engleză. Aflaseră cu toții de călătoria lui *Spray* din ziarele de la Valparaiso și ardeau de nerăbdare să afle amănunte. Mi-au vorbit despre un război izbucnit între Chile și Argentina, de care eu nu auzisem nimic când am fost în acea zonă. Tocmai vizitasem amândouă țările în cauză și le-am spus că, după știrile care circidau pe când eram în Chile, insula lor se scufundase (zvonul că Juan Fernández fusese acoperită de ape circula și în Australia, unde am ajuns trei luni mai târziu).

Tocmai pregătisem o cană de cafea și o farfurie de gogoși, dar, după câteva politețuri, insularii s-au ridicat, le-au lău dat, apoi l-au remorcat pe *Spray* cu barca lor, spre insulă, cu o viteză de trei noduri. Cel căruia îi spuneau rege a apucat cârma și a fâțâit barca într-o parte și alta, ametindu-l *pe Spray* în așa hal, încât am crezut că n-are să mai nimerească vreo dată drumul drept. Ceilalți trăgeau din răsputeri la rame. Am aflat curând că omul era ținut drept rege doar din curtoazie.

I se zicea așa deoarece era cel mai vechi pe insula aceea, fiind acolo de treizeci de ani. Pe atunci, insula Juan Fernández se afla sub administrarea unui guvernator ce provenea dintr-o familie nobilă suedeză, după câte mi s-a spus. Mi s-a mai spus că fiica lui era în stare să călărească cea mai sălbatică dintre caprele de pe insulă. În momentul vizitei mele, guvernatorul era la Valparaiso cu familia pentru a-și duce copiii la școală. Odată, regele a fost plecat vreme de un an sau doi și s-a căsătorit la Rio de Janeiro cu o braziliancă ce l-a urmat până în îndepărtata insulă. Era, de fapt, portughez, născut în Azore. Navigase pe baleniere din New Bedford și fusese timonier pe o navă. Toate astea și încă și altele le-am aflat îna inte de a ajunge la locul de ancoraj. Curând s-a ridicat și briza dinspre mare, care a umflat velele lui *Spray,* iar experimentatul marinar portughez l-a dus spre o dană adăpostită, unde a fost amarat la o geamandură în traversul așezării.

CAPITOLUL XI

Locuitorii insulei Juan Fernández amuzându-se cu gogoși yankee. Frumusețile tărâmului lui Robinson Crusoe.
Un munte-monument pentru Alexander Setkirk.
Peștera lui Robinson Crusoe. O plimbare cu copiii insulei.
Spre vest, împins de o furtună prielnică. Navigând fără griji o lună întreagă, numai după Crucea Sudului și soare.
Zăresc Insulele Marchize. O experiență în estima poziției

Spray fiind la adăpost, oamenii insulei s-au întors la cafea și la gogoși și am fost chiar mai mult decât flatat că nu mi-au disprețuit plăcintele, așa cum făcuse profesorul în Strâmtoarea Magellan. Între plăcinte și gogoși nu e mare diferență în afară de nume. Amândouă fuseseră prăjite în seu, lucrul cel mai grozav, fiindcă pe insula aceea nu găseai niciun fel de gră sime decât ce ofereau caprele, iar caprele sunt niște animale slăbănoage, așa că insularii trebuiau să se descurce cum pu teau. Gândindu-mă la puțin negoț, am prins imediat o bigă metalică, pregătindu-mă să descarc seul, mai ales că pe acolo nu se pomeneau vameși care să-ți zică: „De ce faci treaba asta?”. Și, înainte ca soarele să scapete la apus, eu îi învățasem pe insulari să facă plăcinte și gogoși. N-am cerut un preț foar te mare pe marfa mea. Însă vechile și ciudatele monede pe ca re le-am primit drept plată, unele provenind de la un galion scufundat în golf, nimeni nu mai știa când, le-am vândut unor negustori de antichități mai târziu și am luat pe ele mai mult decât valoarea lor nominală. Astfel am dobândit un profit rezonabil. De pe insula aceea m-am ales cu monede de toate neamurile și, așa cum aveam să aflu mai apoi, am luat aproa pe toți banii lichizi existenți acolo.

Ca loc de escală, Juan Fernández e o insulă frumoasă, înăl țimile sunt acoperite de păduri dese, văile sunt fertile, iar prin defileuri se strecoară pâraie cu apă limpede. Nu e nici urmă de șerpi și nu există niciun fel de animale sălbatice. Se găsesc capre și porci, din care am văzut și eu destui, alături de un câine sau doi. Locuitorii se descurcau fără rom și fără bere. Și nu aveau nici polițist, nici om al legilor. Economia casnică a insulei era însăși expresia simplității. Moda de la Paris nu-i influența cu nimic pe locuitori și fiecare se îmbrăca după gustul lui. Deși nu aveau nici măcar un doctor, toți erau sănătoși, iar copiii – frumoși. Pe insulă, cu totul, erau vreo patruzeci și cinci de suflete. În marea lor majoritate, adulții proveneau de pe continentul sud-american. Una dintre doamne, originară din Chile, care i-a făcut lui *Spray* o velă, un foc, luându-și pla ta în seu, ar fi putut trece la Newport drept o femeie frumoa să. Binecuvântată insulă Juan Fernández, n-am

priceput niciodată de ce te-a părăsit Alexander Selkirk[40]!

Ceva mai demult, pe promontoriul golfului eșuase o navă ce luase foc și, după ce au zdrobit-o valurile de stânci și incendiul s-a stins, oamenii insulei au ridicat lemnul și l-au fo losit ca să-și dureze case. Bineînțeles că acestea aminteau prin forma lor de corabie. Locuința regelui din Juan Fernández,

Manuel Carroza, nu numai că aducea cu o arcă, dar de sin gura ușă existentă, vopsită în verde, era agățat un ciocan din alamă lustruită. Dinaintea acestei magnifice intrări fusese ridicat un catarg de pavilion cu tot dichisul marinăresc, iar lângă el trona o elegantă balenieră vopsită în roșu și albastru, bucuria bătrâneților acestui rege.

Bineînțeles că am făcut și eu un pelerinaj la vechiul loc de veghe din vârful muntelui, unde și-a petrecut Selkirk multe zile cercetând depărtările ca să zărească vreo navă, care, în ce le din urmă, a și apărut. De pe o placă prinsă de stâncă, am copiat aceste cuvinte scrise cu majuscule:

ÎN MEMORIA LUI
ALEXANDER SELKIRK.
MARINAR,

născut în Largo, ținutul Fife, Scoția, ce a viețuit în această insulă în totală singurătate vreme de patru ani și patru luni. A fost coborât aici de pe Cinque Ports, *navă de* 96 *de tone și cu 18 tunuri, în anul 1704, și a fost luat la bord de nava-corsar* Duke, *pe 12 februarie* 1709.

A murit la 47 de ani, în 1723[41]*, pe când era locotenent pe nava Maiestății Sale* Weymouth. *Această placă a fost pusă lângă locul de veghe al lui Selkirk, de către comandantul de escadră Powell și ofițerii de pe nava Maiestății Sale* Topaze, *în anul 1868.*

Peștera în care a locuit Selkirk cât a stat pe insulă este la capătul promontoriului golfului, numit acum Golful Robinson Crusoe. Se află dincolo de o peninsulă semeață, la vest de prezentul ancoraj și debarcader. Au poposit multe nave acolo, dar zona nu oferă o protecție bună. Amândouă locurile de ancorare sunt expuse vânturilor din nord, care, din fericire, aici nu au mare putere. Fundul primului golf, cel de la est, e bun pentru ancoră și locul trebuie considerat drept sigur, deși contra-curentul de deferlare te hâțână cumplit uneori.

---

[40] Alexander Selkirk (1676 – 1721) – marinar englez; după un conflict cu căpitanul navei pe care se afla, a fost debarcat pe această insulă, unde a rămas mai bine de patru ani, între 1704 și 1709. Aventurile sale, relatate de Woodes Rogers, au constituit sursa de inspirație a lui Daniel Defoe pentru crearea personajului Robinson Crusoe.

[41] Selkirk a murit, de fapt, în 1721.

Am vizitat Golful Robinson Crusoe cu o barcă și, cu oare care greutate, am trecut prin resac și am debarcat în apropiere de peștera lui Robinson, unde am intrat. Mi-a părut uscată și locuibilă. Se află într-un minunat loc, adăpostit de niște munți înalți împotriva tuturor furtunilor mari ce mătură insula, dar care nu se abat pe aici prea des, pentru că se află la limita alizeelor, la latitudinea de 35 de grade și jumătate sud. Juan Fernández are paisprezece mile lungime, de la est la vest, și opt mile lățime. Înălțimile ating peste trei mii de picioare. Față de Chile, de care aparține, se află la vreo trei sute patru zeci de mile.

Pe vremuri, Juan Fernández era loc de deportare (cele câteva peșteri umede și nesănătoase în care stăteau deținuții nu se mai află în uz astăzi și nici condamnați nu mai sunt trimiși aici).

Cea mai plăcută zi petrecută în acest loc, dacă nu cumva cea mai plăcută din întreaga călătorie, a fost ultima și asta nu pentru că era cea din urmă, ci pentru că atunci copiii din insulă, dar absolut toți, au mers cu mine să culegem fructe sălbatice pentru voiaj. Am găsit gutui, piersici și smochine, iar fiecare copil a strâns câte un coș plin. E așa de ușor să in tri în voia copiilor, iar țâncii aceia, care nu auziseră în viața lor altceva decât spaniola, făceau să răsune dealurile de veselie la auzul cuvintelor englezești. M-au întrebat numele a tot felul de lucruri de pe insulă. Am ajuns la un smochin sălbatic încărcat de fructe și le-am spus numele englezesc.

— *Figgies, figgies!* strigau ei, în vreme ce adunau fructele și-și umpleau coșurile.

Dar când le-am spus că pentru un englez *cabra* pe care ei mi au arătat-o era doar o biată *goat,* au izbucnit în hohote de râs, tăvălindu-se prin iarbă, abandonându-se unei nestăvilite veselii: auzi, să vină unul pe insula lor care să spună *goat* în loc de *cabra!*

Am aflat că primul copil născut aici devenise deja o frumoasă femeie și mamă. Manuel Carroza și ființa aceea minunată care-l însoțise aici tocmai din Brazilia avuseseră ghinionul să-și îngroape, în micul cimitir de pe promontoriu, singurul copil, o fetiță, când împlinise abia șapte ani. Pe aceeași jumătate de acru, printre rocile magmatice, erau și alte morminte, unele marcând locul unde fuseseră îngropați copiii născuți pe insulă, altele – locul de odihnă al unor marinari de pe na vele aflate în trecere, coborâți aici doar pentru a-și sfârși zile le după boală și a ajunge în paradisul marinarilor.

Dar cel mai mare neajuns al insulei este lipsa unei școli. Aici, o clasă nu poate avea prea mulți copii, dar pentru orice suflet nobil, căruia îi place să educe copiii și să ducă o viață liniștită, precum cea din Juan Fernández, cel puțin pentru o vreme, îndeletnicirea de învățător în aceste locuri ar fi o mare delectare.

În dimineața de 5 mai 1896, am plecat din Juan Fernández, după ce m-am bucurat de atâtea lucruri, cel mai frumos dintre acestea fiind chiar aventura vizitării tărâmului și peșterii lui Robinson Crusoe. Din acest loc, *Spray* s-a îndreptat spre nord, depășind insula San Felix înainte de a simți alizeele, ca re nu se dovedeau prea puțin dornice să ajungă până la limita zonei lor.

Deși alizeele au cam întârziat să se arate, când au venit au făcut-o cu răbufnire

și au recuperat timpul pierdut. *Spray,* cu o terțarolă, uneori cu două, a gonit vreme de mai multe zile dinaintea unei furtuni, de parcă ar fi avut un os în gură[42], spre vest, către Insulele Marchize, pe care le-am zărit în cea de-a patruzeci și treia zi de la plecare și am continuat să navighez mai departe. În aceste zile, am fost ocupat tot timpul, dar nu numai cu timona. Cred că nu există om care să poată sta, fie în picioare, fie așezat, lângă timonă pe tot parcursul unei călătorii în jurul lumii. Eu am avut o treabă mai bună de făcut: m-am apucat de citit, mi-am reparat hainele, am gătit și am mâncat în tihnă. Descoperisem dinainte că nu era bine să fii singur, așa că m-am apropiat de tot ce se afla în jurul meu, uneori de universul întreg, alteori numai de neînsemnata mea persoană. Cărțile mi au fost întotdeauna tovarăși credincioși, chiar când alți prieteni m-au mai părăsit. Nimic nu putea fi mai ușor și mai odihnitor decât această călătorie a mea în zona alizeelor.

Am navigat mânat de un vânt generos zile în șir, stabilindu-mi cu deosebită precizie poziția pe hartă. Dar treaba asta era făcută mai mult cu ajutorul intuiției, bănuiesc eu, decât muncindu-mă cu tot felul de calcule. O lună încheiată, iahtul meu a ținut drumul cu sfințenie. În vremea asta n-am avut nici măcar o luminiță la habitaclu. În fiecare noapte vedeam Crucea Sudului în travers, soarele răsărea în fiecare dimineață din pupă și în fiecare seară apunea în provă. N-aveam nevoie de niciun fel de busolă ca să mă orientez, fiindcă metoda nu greșea niciodată. Dacă, după o îndelungă vreme pe mare mă îndoiam de estima mea, o verificam după ceasul din înalturi, alcătuit de marele arhitect al naturii, și vedeam că era corectă.

Nu se poate nega că, uneori, ieșea la iveală și partea caraghioasă a acestei vieți ciudate. Câteodată mă trezeam că soa rele era sus, bătându-mi în cabină. Auzeam clipocitul apei însoțindu-mă, între mine și adâncuri fiind doar o scândură subțire, și-mi spuneam: „Ei, cum e?". Dar era bine. Barca mea își vedea de drum, navigând cum nu o mai făcuse nicio altă ambarcațiune din lume înaintea ei. Bolboroseala apei îmi spunea că iahtul înainta cu toată viteza. Știam că nicio mână de om nu ținea timona, știam că echipajul se simțea bine și că la bord nu se cocea nicio revoltă.

Chiar și acolo, în zona alizeelor, era interesant să studiezi fenomenele meteorologice ale oceanului. Am observat că, la fiecare șapte zile, vântul se întărea și se abătea cu câteva carturi de la direcția lui spre pol, adică se rotea de la est-sud-est către sud-sud-est. În același timp, dinspre sud-vest venea câte o hulă puternică. Toate astea arătau că în zona contraalizeelor se stârneau furtuni. După care, vântul se rotea înapoi de la o zi la alta, în vreme ce se mai domolea, până când ajungea iarăși la cartul lui normal, est-sud-est. Aceasta era situația, mai mult sau mai puțin constantă, a alizeelor de iarnă, la latitudinea de 12 grade sud, unde, vreme de săptămâni, „am lăsat longitudinea baltă". După cum se știe, soare le e cel care guvernează alizeele, precum și întregul sistem de vânturi de pe fața

---

[42] Valul de provă e adesea comparat cu un os purtat de navă în „bot".

Pământului. Dar meteorologia oceanografică, după părerea mea, e cea mai fascinantă. De la Juan Fernández până la Insulele Marchize am avut parte de șase schimbări ale acestor mari pulsații ale vânturilor marine și ale mării înseși, efecte ale furtunilor depărtate. Dacă știi legile care guvernează vânturile și dacă ești sigur pe cunoașterea ta, atunci nu mai simți nicio teamă în decursul unei călătorii în jurul lumii. Altfel ajungi să tremuri la apariția fiecărui nor. Ceea ce-i valabil în privința alizeelor, e cu atât mai valabil în cazul vânturilor variabile, unde schimbările tind mai des spre extreme.

Atunci când străbați Pacificul chiar și sub cele mai bune auspicii, trăiești zile întregi aproape de natură și înțelegi mai bine imensitatea mării. Încet, dar sigur, itinerarul micului meu iaht, trasat pe harta de drum, se îndrepta spre necuprinsul oceanului, de-a curmezișul lui. Navigând cu maximă viteză, *Spray* abia dacă-și însemna cu chila calea în valurile care-l purtau. În cea de-a patruzeci și treia zi de la desprinderea de țărm – îndelungată vreme pentru un om singur pe mare – aveam parte de un cer frumos și curat. Luna fiind în opoziție cu soarele, mi-am scos sextantul să vizez înălțimea astrului. După trei observații și mult chin cu tabelele lunare, am constatat că apărea o diferență mai mică de cinci mile față de poziția stabilită prin estimă.

Era minunat. Ambele procedee ar fi putut fi greșite, dar eu nutream convingerea că erau aproape de adevăr și că, în câte va ceasuri, aveam să văd pământul. Și așa s-a și întâmplat, pentru că atunci am zărit Nukahiva, cea mai sudică parte din grupul Marchizelor[43], insula semeață arătându-se deslușit vederii. Longitudinea verificată când am ajuns în traversul ei era oarecum între cele două poziții stabilite înainte. Extraordinar! Orice navigator vă poate spune că, de la o zi la alta, o na vă poate pierde sau câștiga mai bine de cinci mile față de estimă, iar în ce privește estima după Lună, chiar și cei mai mari experți în astfel de operații socotesc că au făcut o treabă grozavă când aproximația este de opt mile față de poziția adevărată.

Sper că am fost destul de explicit: nu pretind că reușita mea se datorează inteligenței sau unei munci copleșitoare de calculare a estimei. Am afirmat, cred, mai înainte, că țineam socoteala longitudinii mai ales bazându-mă pe intuiție. În urma iahtului a fost târât mereu un loch mecanic, dar trebuia să ții cont atât de mult de curenți și derivă, lucruri pe care lochul nu le indică, încât, la urma urmei, totul nu era decât un fel de aproximație, care trebuia corectată de judecata navigatorului, pe baza datelor a o mie de voiajuri. Și chiar și atunci, căpitanul navei, dacă e om înțelept, ordonă să nu lipsească omul de veghe și sonda cu plumb.

Experiența în domeniul astronomiei nautice dobândită pe puntea lui *Spray* era atât de neobișnuită, încât mă simt îndreptățit să o împărtășesc pe scurt aici. Primul set de observații, despre care am vorbit, stabilea poziția navei cu multe sute de

---

[43] De fapt, Nuku Hiva (ortografiere eronată în original); cea mai sudică insulă din Arhipelagul Marchizelor este, de fapt, Fatu Hiva.

mile mai la vest față de estima calculată. Știam că ceva nu era corect. În decurs de o oră am făcut alt șir de observații, cu cea mai mare grijă. Rezultatul mediu al acestora era la fel cu al ce lor dintâi. M-am întrebat, ținând cont că mă lăudasem cu faptul că mă bazam numai pe propriile-mi forțe, de ce calculele nu mi-au ieșit ca lumea. Apoi am pornit în căutarea unei greșeli în tabele și am găsit-o. Am descoperit că, pe coloana cifre lor de unde am extras datele, un logaritm important era greșit. Pot să dovedesc acest lucru oricând. De aici diferența despre care am vorbit mai înainte. Corectând tabelele, am navigat mai departe cu o nezdruncinată încredere în propriile-mi pu teri, lăsând ceasul meu de tinichea să doarmă în continuare. Rezultatul acestor observații bineînțeles că mi-a mângâiat orgoliul, fiindcă știam că era cu totul altceva să stai pe puntea unei nave mari și să faci destul de corect observații asupra Lunii, având alături și doi asistenți. Eu, unul dintre cei mai modești marinari americani, eram totuși mândru de mica ispravă pe cont propriu pe acest slup, indiferent dacă la treaba asta contribuise cumva și norocul.

Acum mă aflam *en rapport*[44] cu toate cele din jurul meu și eram purtat pe un curent vast, unde simțeam puterea mâinii celui care a făcut toate lumile. Am înțeles adevărul matematic al mișcării acestor astre, atât de bine știute, încât astrono mii alcătuiesc tabele cu poziția lor pe ani și zile și chiar pe minutele zilei cu atâta precizie, încât cel care navighează pe mare cinci ani mai târziu poate, cu ajutorul lor, să găsească timpul standard al oricărui meridian.

Să afli timpul locului e o treabă simplă. Diferența dintre timpul locului și timpul standard dă longitudinea exprimată în timp, patru minute, după cum știm cu toții, reprezentând un grad. Pe scurt, acesta e principiul după care se află longitudinea, independent de cronometru. Calculele celor care lucrează cu poziția Lunii, deși mai rar aplicate acum, când sunt folosite mai ales cronometrele, sunt în chip minunat edificatoare; nu e nimic pe tărâmul navelor care să-ți facă inima să salte mai tare de venerație.

CAPITOLUL XII

Șaptezeci și două de zile fără să văd un port.
Balene și păsări. La micul dejun, pești zburători.
Primire la Apia. O vizită din partea doamnei
Robert Louis Stevenson. La Vailima. Ospitalitatea în Samoa.

---

44 În armonie (în franceză, în original).

Arestat pentru depășire de viteză. Niște călușei amuzanți.
Profesori și elevi la colegiul din Papauta.
La discreția nimfelor mării

Patruzeci și trei de zile de singurătate pe mare s-ar putea să pară o perioadă îndelungată de timp, dar, în realitate, chiar și în aceste circumstanțe, clipele zboară ușor pe lângă tine și, în loc să întorc spre Nukahiva, unde aș fi putut la fel de bine să ajung sau să trec pe alături, am ținut drumul mai departe spre Samoa, unde voiam să fac următoarea escală. Asta a însemnat douăzeci și nouă de zile în plus, adunându-se astfel șaptezeci și două de zile cu totul. Și, în acest răstimp, n-am simțit niciun fel de tristețe. Și nici n-am dus lipsă de tovărășie. Chiar și recifele de corali mi-au fost tovarăși sau, în orice caz, nu mi-au îngăduit să mă simt singur, ceea ce-i același lucru, iar în drumul meu spre Samoa, am întâlnit o mulțime de recife.

Cel mai important dintre incidentele – n-au fost prea multe – care au survenit în cursul călătoriei de la Juan Fernández la Samoa a fost cel legat de evitarea, în ultimul moment, a coliziunii cu o mare balenă ce înota distrată, la vreme de noapte, pe când eu eram în cabină. Sforăitul ei zgomotos și contrariat și vâltoarea pe care a produs-o, când s-a răsucit pentru a se feri din calea iahtului, m-au făcut să sar pe pun te exact la timp pentru a avea parte de o baie bună în apa pe care a aruncat-o cu coada. Se vedea că monstrul se speriase rău. S-a îndreptat iute spre est. Eu mi-am continuat drumul spre vest. Curând, am trecut pe lângă altă balenă, evident tovarășa celeilalte, pentru că se deplasa în aceeași direcție. În această parte a drumului n-am mai văzut niciun leviatan, dar nici nu doream.

Adesea, în jurul iahtului veneau rechini flămânzi, mai ales când treceam prin apropierea unor insule sau recife de coral. Recunosc că încercam un fel de satisfacție să-i împușc, așa cum alții fac cu tigrii. La urma urmei, rechinii sunt tigrii mă rilor. Cred că în mintea unui marinar nimic nu e mai de temut decât o posibilă întâlnire cu un rechin flămând.

În jur erau totdeauna și păsări. Uneori, câte una se așeza pe catarg pentru a-l inspecta pe *Spray* de la un capăt la altul, mirându-se probabil de aripile lui ciudate, fiindcă iahtul naviga acum cu randa aceea fuegiană, care, ca haina cârpaciului, era făcută din numeroase petice. În mările sudului, navele sunt mai rare. În toate acele zile în care am traversat Pacificul, n-am văzut niciuna.

În cursul acestei îndelungate traversade pe lista mea de bucate au figurat cartofii, codul sărat și biscuiții, pe care-i făceam de două sau trei ori pe săptămână. Aveam cafea din belșug, ceai, zahăr și făină. De obicei dețineam o provizie bună de cartofi, dar, înainte de a ajunge în Samoa, am avut un ghinion care m-a lipsit de acest articol atât de prețuit de marinari. Întâlnindu-l la Juan Fernández pe yankeul portughez Manuel Carroza, care mai-mai să mă lase desculț, într-atât era de pus pe negoț, am rămas fără cartofi în mijlocul oceanului, așa că m-am simțit de-a dreptul mizerabil. Mă lăudam că mă pricepeam și eu la comerț, dar portughezul acela din Azore, trecut pe la New Bedford, mi-a dat niște cartofi noi, în schimbul

celor vechi obținuți de pe *Colombia,* un bușel[45] și mai bine, și m-a păcălit. Mi-a spus că-i voia pe ai mei ca să „schimbat sămânț". Când am ajuns în larg, am descoperit că tuberculii lui erau stricați, de nemâncat, plini de niște vine galbene, subțiri, cu un aspect respingător. Am legat din nou sacul la gură și m-am întors la puținii cartofi care-mi mai rămăseseră din vechea provizie, socotind că, atunci când aveam să flămânzesc cu adevărat, poate cei luați din insulă vor căpăta un gust mai bun. Trei săptămâni mai târziu am desfăcut din nou sacul și din el au zburat milioane de insecte înaripate! Cartofii lui Manuel deveniseră molii! Am legat iute sacul și l-am aruncat în mare.

Carroza avea o producție bogată de cartofi la îndemână și, ca un fel de reclamă pentru vânătorii de balene, ce sunt întotdeauna mari amatori de legume, m-a rugat să le amintesc că în largul insulei Juan Fernández se găsesc cetacee. Am făcut acest lucru, însă, în realitate, balenele hălăduiesc tare departe de aceste coaste.

Dar, socotind lucrurile în mare, cum spun marinarii, am dus-o destul de bine în ce privește proviziile, chiar și în cursul îndelungatei traversade a Pacificului. Întotdeauna am găsit mici rezerve care mi-au sporit belșugul. Când îmi lipsea car nea proaspătă, compensam cu pește proaspăt, cel puțin atâta vreme cât am navigat în zona alizeelor, unde noaptea peștii zburători tăiau prin aer calea navei, se izbeau de vele și cădeau pe punte, uneori câte doi, trei, alteori o duzină. În fiecare dimineață, în afară de cele care urmau nopților cu Luna plină, adunam o bogată provizie, doar culegându-i din gurile de scurgere a apei din bordul de sub vânt. Și, în situația asta, carnea conservată nu avea căutare.

Pe 16 iulie, după multă grijă, ceva talent și trudă, *Spray* a aruncat ancora la Apia, în regatul Samoa, pe la amiază. După ce mi-am amarat iahtul, am întins deasupra punții o tendă și,

În loc să mă duc de îndată la țărm, am rămas sub tendă până seara târziu, ascultând cu încântare vocile melodioase ale oamenilor din Samoa, femei și bărbați.

O pirogă cu trei tinere a străbătut rada și s-a oprit în traversul lui *Spray.* Una dintre frumoasele echipajului m-a întâmpinat cu naivul lor salut *talofa lee* („dragoste ție, șefule"), după care m-a întrebat:

— Goletă venit Melike?

— Dragoste ție, i-am răspuns eu. Da.

— Tu venit singura?

Din nou i-am răspuns:

— Da!

— Nu crede asta. Fost și alte oameni, dar tu mâncat la ei.

La această glumă, celelalte începură să râdă.

— Dar de ce tu venit drum lung?

---

[45] Unitate de măsură engleză pentru volum, egală cu 36 de litri.

— Ca să vă aud pe voi, doamnelor, cântând, am răspuns eu.

— Ah. *Talofa lee*! au strigat toate în cor și au început să cânte.

Glasul lor a umplut aerul și melodia a răzbătut până la pâlcurile de palmieri înalți din cealaltă parte a portului și a revenit la noi. Îndată s-au arătat și șase tineri, în ambarcațiunea consulului general al Statelor Unite, cântând și ei și bătând măsura cu ramele. Discuția a fost mai fructuoasă de cât cea cu doamnele din pirogă. Îmi aduceau o invitație din partea generalului Churchill dea veni și lua cina cu el, la consulatul din Samoa. Echipajul ambarcațiunii fusese ales de doamna Churchill, care avusese grijă ca tinerii să poarte uni forme elegante și să știe cântecele marinărești din Samoa, pe care, după numai o săptămână, le fredona și domnia sa ca o băștinașă sadea.

A doua zi în zori, pe o vreme frumoasă, pe *Spray* a venit doamna Robert Louis Stevenson și m-a invitat la Vailima[46], pentru ziua următoare. Am fost, bineînțeles, emoționat când m-am trezit, după atâtea zile de aventură pe mare, față în față cu această femeie inteligentă, până nu de mult tovarășa romancierului ale cărui cărți mă încântaseră în cursul călători ei. Ochii aceia buni, ce m-au privit pătrunzător, au început să scapere când ne am împărtășit impresiile privind aventurile prin care am trecut fiecare. Am rămas uimit ascultând apoi unele dintre întâmplările de care a avut ea parte și cum a scăpat din situații periculoase. Mi-a povestit că, împreună cu soțul ei, călătorise cu tot felul de ambarcațiuni șubrede prin tre insulele Pacificului, adăugând, dusă pe gânduri:

— Aveam gusturi asemănătoare.

Și, fiindcă discutam despre călătorii, mi-a dăruit cele patru volume frumoase ale cărții-pilot a Mediteranei, pe pagina de gardă a primului volum scriind:

Căpitanului Slocum. Volumele au fost citite și răscitite de soțul meu și sunt convinsă că ar fi fost încântat ca ele sâ ajungă în mâna unui astfel de navigator, pe care l-ar fi îndrăgit mai mult decât pe oricare altul.

FANNY V. DE G. STEVENSON

Doamna Stevenson mi-a mai dat o mare carte-pilot a Oceanului Indian. Nu fără să încerc un sentiment de copleșitoare venerație, am primit aceste lucrări aproape direct din mâini le lui Tusitala[47], „cel ce odihnește în pădure”. *Aolele, Spray* va păstra cu sfințenie darurile tale!

Domnul Lloyd Osbourne, fiul vitreg al romancierului, a străbătut alături de mine reședința din Vailima și m-a invitat să-mi redactez scrisorile la biroul cel vechi. Am socotit că gestul ar fi fost prea îndrăzneț din partea mea. Era destul că pătrunsesem în încăperea în care Povestitorul se așeza direct pe podea, după obiceiul din

---

[46] Localitate în care și-a trăit ultimii ani scriitorul Robert Louis Stevenson (1850 – 1894).

[47] Povestitorul (în samoană, în original).

Samoa.

Într-una din zile, străbătând strada principală din Apia, în vreme ce mă îndreptam spre *Spray* împreună cu amfitrionii mei – doamna Stevenson călare, eu pe jos, alături de ea, dom nul și doamna Osbourne imediat în urma noastră, pe biciclete la un cot brusc al drumului, ne-am trezit în mijlocul unei neobișnuite îmbulzeli de băștinași, în frunte cu o orchestră primitivă. După noi înainta o procesiune sărbătorească sau funebră, niciunul dintre noi n-ar fi știut să spună de care anume. Câțiva dintre cei mai zdraveni bărbați purtau baloturi și pachete pe niște bețe. Unele erau, bineînțeles, cu pânză de *tapa.* Mai dificil era să-ți dai seama ce conținea una dintre aceste sarcini ce părea mai grea decât celelalte. Curiozitatea mă îmboldea să aflu dacă era vorba de vreun porc rumenit sau, poate, de altceva mai puțin atrăgător, așa că am întrebat.

— Nu știu, mi-a răspuns doamna Stevenson, dacă e nuntă sau o înmormântare. Dar, indiferent ce-o fi, căpitane, locul nostru se pare că e în frunte.

Cum *Spray* era ancorat pe canal, ca să ajungem la el de pe țărmul aflat la traversul său ne-am urcat în luntrea pescărească din Gloucester, cea pe care o retezasem și care era vopsită acum în verde. Greutatea noastră a făcut barca să se afunde până aproape de copastie și am fost nevoit să țin cu mare grijă cârma, pentru a nu ne răsturna. Aventura aceasta i-a plăcut foarte mult doamnei Stevenson și, în vreme ce vâsleam, ea cânta: „Au plecat pe mare, într-o barcă verde ca mazărea”.

Acum pricepeam de ce spusese despre ea și soțul ei: „Aveam gusturi asemănătoare“.

Pe măsură ce mă îndepărtam de lumea civilizată, aveam tot mai rar prilejul să constat că lucrurile sunt judecate după valoarea lor în bani. Vorbind despre aventura mea, doamna Stevenson nici măcar o singură dată nu m-a întrebat cu ce mă voi alege de pe urma călătoriei. Când am ajuns într-o așezare din Samoa, pe căpetenia satului nu l-a interesat care-i prețul ginului și nici nu m-a ispitit: „Cât dai pe porcul ăsta fript?”

A zis:

— Dolari, dolari, omul alb numai dolari știe. Nu contează dolarii, *tapo* a pregătit *ava*[48], hai să bem și să ne bucurăm.

Tapo e denumită fecioara care face oficiul de gazdă în sat; în cazul de față era Taloa, fata căpeteniei.

— La noi *taro*[49] bun, hai să mâncăm. Fructele-s în copacul de colo. Să treacă și ziua de azi. Și de ce-am jeli noi pentru asta?

---

[48] Plantă din zona insulelor Pacificului (Piper methystieum) din a cărei rădăcină se prepară o băutură alcoolică.

[49] Plantă cu rădăcini comestibile (Colocasia esculenta).

Mai sunt milioane de zile care să vină. Fructele arborelui de pâine sunt galbene la soare, iar veșmântul purtat de Taloa e făcut din copacul de pânză. Casa noastră, bună casă, ne-a costat doar munca de a o ridica. La ușă nu avem încuietoare.

În vreme ce zilele trec netulburate una după alta în aceste insule ale sudului, noi, în nord, ne luptăm pentru strictul necesar vieții. Pentru a-și procura hrana, oamenii insulelor n-au decât să întindă mâna să ia ceea ce natura a produs pen tru ei. Dacă plantează bananieri, singura lor grijă, după aceea, e să vadă ca nu cumva să crească prea deși. Au multe motive să-și iubească locurile natale și să se teamă de stăpânirea omului alb, fiindcă, odată subjugați, viața lor sfârșește a mai fi un poem.

Cu căpetenia așezării Caini, un bărbat înalt și semeț de origine tonga, nu se putea sta de vorbă decât prin intermediul unui tălmaci. I s-a părut cât se poate de natural să întrebe ca re era motivul vizitei mele și i-am răspuns, cu toată sinceritatea, că am aruncat ancora în Samoa pentru a-i cunoaște pe minunății bărbați și femei din neamul lui. După o îndelungată pauză a glăsuit:

— Căpitanul a făcut lung drum pentru atât de puțin lucru!

Apoi a adăugat:

— *Tapo* trebuie să stea mai aproape de căpitan.

— Yack, a făcut Taloa, care aproape că învățase să spună englezescul yes; potrivindu-și gesturile vorbirii, se trase o idee mai lângă mine.

Toți stăteam în cerc, așezați pe niște rogojini. Eram ia fel de impresionat de elocința căpeteniei și de simplitatea celor spuse de el. Nu avea nimic pompos în felul de a se purta. Ar fi putut trece drept un mare învățat sau om politic, cel mai modest dintre toți cei întâlniți în cursul călătoriei. Iar despre Taloa – un fel de zână a primăverii –, precum și despre celelalte fecioare *tapo,* ce să mai spun… E bine să învățăm cât mai repede posibil purtările și obiceiurile acestor oameni primitori și, în același timp, să nu confundăm cu familiaritatea exagerată ceea cee menit a fi un semn de cinste față de oaspete. Am fost norocos în preumblările mele prin insule și n-am văzut nimic care să-mi clintească credința în virtuțile băștinașilor.

Pentru unul care nu e om al convenientelor, eticheta rigidă din Samoa e probabil puțin cam stânjenitoare. De exemplu, am descoperit că atunci când ne împărtășeam cu *ava* – băutura preferată la petreceri – trebuia să arunc puțin lichid peste umăr sau să mă prefac a arunca și să spun: „Să bea și zeii”, după care urma să beau tot restul. Iar farfuria, fără excepție o coajă de nu că de cocos, după ce se golea, nu o întindeam încet, cu politețe, cum am face noi, ci trebuia s-o trimit, tot foarte politicos, de-a dura, peste rogojini, spre *tapo.*

Cea mai mare greșeală pe când hălăduiam prin insule am comis-o în vreme ce eram suit pe un căluț care, îmboldit de o porțiune de drum bun, a pornit-o, deodată, într-un trap vioi, prin mijlocul unui sat. Am fost imediat chemat la ordine de ajutorul căpeteniei care, cu o voce mânioasă, m-a făcut să mă opresc. Pricepând că dădusem de bucluc, am schițat semne de iertăciune, cel mai nimerit lucru ce-mi rămânea de făcut, deși nu știam cu ce greșisem. A venit și interpretul meu, iar acesta a lămurit lucrurile, dar nu înainte de a avea parte de o lungă discuție.

Cuvintele pe care mi le strigase ajutorul căpeteniei, traduse cât mai exact, sunau cam așa:

— Hei, tu ăla călare pe un cal nebun! Nu știi că e împotriva legii să călărești în felul acesta prin satul părinților noștri?

Mi-am cerut iertare cum am putut mai bine, m-am arătat dornic să descalec și, împreună cu însoțitorul meu, să duc călutul de frâu. Dar tălmaciul mi-a spus că și treaba asta constituia o greșeală la fel de mare, așa că din nou mi-am cerut ier tare. Am fost chemat să mă arăt dinaintea căpeteniei. Dar tălmaciul meu, fiind și deștept, și șmecher, i-a explicat că eu însumi eram un fel de căpetenie și nu puteam fi reținut, fiind într-o importantă misiune. În apărarea mea nu aveam de invo cat decât împrejurarea că eram străin, dar, cu toate scuzele, știam că meritam să fiu prăjit, la care idee căpetenia și-a dezvăluit un șir de dinți minunați și s-a arătat încântat. Până la urmă, mi-a îngăduit să plec mai departe.

Întorcându-mi vizita, căpetenia tonga și familia lui de la Caini mi-au adus în dar pânză de tapa și fructe, Taloa, prințesa, mi-a dat o sticlă de ulei de cocos pentru păr, dar mi s-a părut că gestul vine cam târziu.

Îmi era imposibil ca pe *Spray* să-i primesc regește, așa cum mă găzduise pe mine căpetenia. Ospățul lui adunase tot ceea ce oferea locul: fructe, păsări, pește, carne – fusese fript un porc întreg. Eu le-am pus dinainte niște carne sărată, de porc și de vită, pe care am fiert-o, aveam o bună provizie, iar seara i-am dus pe toți la o nouă distracție apărută în oraș – niște călușei, cărora ei le spuneau *kee-kee,* înțelegând prin asta teatru. Și, dintr-un spirit de dreptate, au smuls cozile căluților de lemn pentru că proprietarii acelui mijloc de distracție, doi concetățeni de-ai mei foarte cărpănoși, îmi pare rău că trebuie s-o spun, le-au făcut vânt jos, fără prea multă ceremonie, aproape după primul tur, ca să elibereze locurile. Am fost foarte mândru de prietenii mei din Tonga. Căpetenia, cel mai strașnic dintre ei, purta o ghioagă cumplită. Din cauza lăcomiei proprietarilor, acel „teatru* a devenit cam nepopular, iar reprezentanții locali ai celor trei mari puteri, neavând legi pe care să le impună, au adoptat o energică politică externă, punând o taxă de douăzeci și cinci de procente pe banii de intrare. Asta s-a considerat a fi o mare lovitură legislativă, reformatoare!

Musafirii mei din rândul băștinașilor își făcuseră obiceiul să vină pe Spray, urcând pe la provă, unde se puteau prinde de parâmă, pentru a se cățăra cu ușurință direct pe punte. La plecare săreau, pur și simplu, în apă, de la pupă și înotau spre mal.

Nu se putea mai încântător de simplu. Băștinașii cei modești purtau un costum de baie din *lava-lava,* o pânză autohtonă, obținută din coaja unui fel de dud. Nu-i pricinuiau niciun neajuns lui *Spray.* În Samoa – tărâm al verii – acest du-te-vino al lor oferea totdeauna o priveliște veselă.

Într-una din zile, directoarele colegiului din Papauta, domnișoarele profesoare Schultze și Moore, m-au vizitat la bord cu cele nouăzeci și șapte de eleve ale lor. Toate erau înveșmântate în alb și fiecare avea câte un trandafir roșu. Și, bineînțeles, au venit cu bărci sau pirogi, după protocolul din regiunile ceva mai reci.

Nu se putea întâlni o mai veselă societate. Îndată ce au ajuns pe punte, la cererea uneia dintre profesoare, au început să cânte *Veghe pe Rin,* pe care nu-l mai auzisem până atunci.

— Și acum, ziseră ele în cor, hai să ridicăm ancora și să pornim.

Dar eu n-aveam de gând să părăsesc Samoa atât de curând.

L.a plecarea de pe *Spray,* fiecare dintre aceste desăvârșite tinere a apucat o ramură, o padelă, sau orice altceva care putea sluji la vâslit și și-a mânat propria barcă ori pirogă. Oricare dintre ele ar fi putut să seducă și înot și, îndrăznesc să spun că așa ar fi făcut dacă nu s-ar fi temut să nu-și strice veșmintele de sărbătoare.

Nu era ceva neobișnuit la Apia să vezi o tânără care înoată pe lângă o pirogă mică, în care se afla vreun musafir în drum spre *Spray.* În acest fel m-a vizitat și domnul Trood, vechi absolvent al colegiului Eton, și a exclamat:

— Nu s-a pomenit rege care să fi traversat vreodată în acest chip o apă!

Apoi, pentru a întări cuvintele cu un gest, i-a dat fetei mai multe monede de argint, până când băștinașii care urmăreau de pe mal scena au început să strige de invidie. Într-una din zile, barca mea, o mică pirogă, de fapt, s-a răsturnat cu mine cu tot. A fost prinsă de un grup de frumoase însoțitoare și, înainte de a apuca să-mi trag sufletul, m-am trezit pe fundul pirogii, remorcat de ele în jurul lui *Spray,* întrebându-mă ce aveau de gând să facă mai departe. Și erau șase cu totul, câte trei de fiecare partea bărcii, așa că nu puteam întreprinde nimic. Îmi amintesc că una dintre acele diavolițe era o tânără englezoaică, ce se distra mai tare chiar decât tovarășele ei.

CAPITOLUL XIII

Familia regală din Samoa. Regele Malietoa.
Despărțire de prietenii de la Vailima. Insulele Fiji rămân la sud. Sosirea la Newcastle, Australia. Iahturile din Sydney.
Reverență pentru *Spray.* Comandantul de escadră Foy îmi dăruiește un nou rând de vele. Spre Melbourne.
Un rechin care se dovedește valoros. „Ploaia de sânge”.
În Tasmania

La Apia am avut plăcerea de a-l întâlni pe domnul A. Young, tatăl regretatei

regine Margaret, care a domnit în Manua[50] din 1891 până în 1895. Bunicul ei fusese marinar și se căsătorise cu o prințesă. Domnul Young e singurul supraviețuitor al familiei regale. Ultimii doi copii ai săi s-au pierdut cu o navă comercială care, cu câteva luni înainte de veni rea mea, plecase spre larg pentru a nu se mai întoarce niciodată. Domnul Youngera un gentleman, iar fiica lui, Margaret, fusese înzestrată cu alese însușiri, ca orice nobilă doamnă. Cu mare durere am citit în ziare o relatare emoționantă a vieții și morții sale, evident preluând cele scrise de o gazetă sub pretextul sprijinirii unei societăți de bine facere, dar, de fapt, fără niciun motiv serios. Iar titlul senzațional,

„Regina Margaret din Manua a murit", nu mai reprezenta o noutate în 1898, regina fiind decedată de trei ani!

În vreme ce mă tot învârteam printre membrii familiei re gale, i-am făcut o vizită și regelui Malietoa, azi, când scriu aceste rânduri, decedat. A fost un mare conducător. Niciodată nu primise pentru slujba lui mai puțin de patruzeci și cinci de dolari pe lună, după cum mi-a confirmat chiar el, iar această sumă fusese sporită în ultima vreme, așa că o ducea împărătește și nimeni nu-i mai putea striga – cum făcuseră tot felul de pușlamale de pe plajă lipsite de respect – „Malietoa, regele somonilor".

Când, însoțit de tălmaciul meu, am intrat pe poarta principală a palatului, fratele regelui, care era vicerege, s-a strecurat și el înăuntru, printr-o deschizătură dosnică, acoperită cu o pânză de *taro,* și s-a ghemuit lângă ușă, în vreme ce eu îmi depănam povestea. Domnul W. Din New York, deosebit de interesat de activitatea misionară, mă însărcinase, la plecare, să-i transmit salutările sale regelui Insulelor Canibalilor – bine înțeles că despre cu totul alte insule era vorba. Supușii săi nu mai mâncaseră de o sută de ani niciun misionar, iar regele

Malietoa a primit mesajul, arătându-se deosebit de încântat să audă astfel de lucruri chiar de la redactorii *Missionary Review*[51] și și-a manifestat dorința ca eu însumi să transmit complimentele sale acestora. Apoi, Maiestatea Sa s-a scuzat, m-a lăsat să stau de vorbă cu fiica sa, frumoasa Faamu-Sami (nume care înseamnă „Cea care face marea să ardă"), și a reapărut de în dată îmbrăcat în costumul de gală – uniforma germană de comandant suprem. Era împăratul Wilhelm în persoană, iar eu mă dovedisem un nerod că nu trimisesem dinainte scrisorile de acreditare, ca regele să mă poată primi înveșmântat cu tot fastul. Câteva zile mai târziu, când am trecut să-mi iau rămas-bun de la Faamu-Sami, l-am văzut pe regele Malietoa pentru ultima oară.

Dintre toate lucrurile deosebite din minunatul oraș Apia, gândul meu se oprește, mai întâi, asupra micii școli din spatele cafenelei Societății Misionare Londoneze și asupra sălilor de lectură, unde domnișoara Bell preda engleza la vreo sută de copii

---

[50] Insulele Manua din Arhipelagul Samoa.

[51] Revista misionară (în engleză, în original).

băștinași, băieți și fetițe. Copii mai deștepți ca aceștia nu găsești nicăieri.

— Și acum, dragilor, a glăsuit domnișoara Bell într-una din zile, când am făcut o vizită la școală, să-i arătăm căpitanului că știm și noi ceva despre Capul Horn pe unde a trecut *Spray.*

La care un puști de vreo nouă, zece ani a pășit sprinten înainte și a citit minunata descriere a lui Basil Hall[52] despre marele cap. Și a făcut-o foarte frumos. Apoi a copiat cu un scris citeț relatarea, dăruindu-mi-o.

Am făcut, după aceea o vizită de rămas-bun la Vailima și m-am întâlnit cu doamna Stevenson, care purta o pălărie marc de panama. Am pornit alături de ea ca să vedem ferma. O serie de oameni lucrau la defrișatul terenului, iar doamna Stevenson i a dat unuia dispoziție să taie pentru *Spray* mai mulți bambuși dintr-un pâlc pe care-l plantase chiar ea cu patru ani înainte, plantele ajungând acum la înălțimea de șaizeci de picioare.

Mi au folosit ca material de rezervă; capătul uneia dintre tulpini mi-a slujit drept ghiu la artimon pe drumul de întoarcere. Nu mi-a mai rămas decât să mă bucur de niște *ava* împreună cu familia și apoi să mă pregătesc pentru ieșirea pe mare. Acest ceremonial important pentru cei din Samoa s-a desfășurat după tipicul băștinaș. S-a auzit un sunet precum acela scos de Triton[53] suflând într-o cochilie, care ne-a dat de veste că băutura era gata și, drept răspuns, cu toții am bătut din palme. Petrecerea fiind în onoarea lui *Spray,* mie-mi re venea să vărs peste umăr puțin din băutură, dar uitasem cum se spune în limba celor din Samoa „Fie ca zeii să bea“, așa că am repetat această invocație în rusește și în dialectul amerindienilor Chinook, fiindcă tot îmi adusesem aminte câte un cuvânt din limbile acestea, drept care domnul Osbourne m-a declarat veritabil băștinaș din Samoa. După care am rostit *„tofah”* către bunii mei prieteni. Cu toții urându-i lui *Spray „bon* voyage!” iahtul a părăsit portul pe 20 august 1896 continuându-și drumul. În clipa în care insulele s-au topit în depărtare, m-a copleșit un sentiment de singurătate și, drept remediu, am ridicat câte vele am putut ca să ajung mai iute în frumoasa Australie, care nu-mi era un tărâm străin. Dar zile în șir am visat că înaintea mea, la provă, se afla doar Vailima.

Abia se depărtase *Spray* de insule, când o răbufnire neașteptată a alizeelor l-a obligat să meargă cu velele terțarolate, iar în prima zi a gonit o sută optzeci și patru de mile, dintre acestea, am calculat eu, un spor de patruzeci de mile revenind curentului favorabil. Văzând că marea începuse să se agite, am făcut volta mai în larg și am navigat la nord de Insulele Horn, de asemenea la nord de Fiji, în loc să o iau prin sud, cum intenționasem, și am mers de-a lungul părții de vest a

---

52 Basil Hall (1788 - 1844), ofițer în Marina britanică și scriitor.

53 Referire la zeul marin, fiu al lui Poseidon și al Amfitritei.

arhipelagului. De aici am pus capul direct pe Noua Galie de Sud[54], trecând pe la sud de Noua Caledonie, și am ajuns la Newcaslle, după o traversadă de patruzeci și două de zile, având parte aproape numai de furtuni și uragane.

Una dintre furtunile foarte puternice înfruntate lângă Noua Caledonie a scufundat, ceva mai la sud, cliperul american *Patrician.* În apropiere de coastele Australiei s-a dezlănțuit o altă furtună; eu n-am simțit să fi fost atât de puternică, totuși a abătut mult de la drumul său vaporul poștal francez din Noua Caledonie pentru Sydney. Cei din echipaj au relatat, la sosirea în port, că avuseseră parte de un cumplit uragan, iar prietenilor ce s-au interesat de mine le-au spus:

— Vai, nu știm ce-a pățit micuțul *Spray.* L-am zărit în toiul furtunii.

Spray, teafăr și nevătămat, ținea marea ca o rață. Când naviga cu vânt purtător, numai cu randa largată, avea pun tea uscată, în vreme ce pasagerii de pe vapor, după cum am auzit mai apoi, stătuseră în apă până la genunchi chiar în sa lonul navei. Ajunși cu bine la Sydney, călătorii i-au dăruit căpitanului o pungă cu aur, pentru priceperea sa marinărească și pentru că-i adusese întregi la țărm. Căpitanul de pe *Spray* nu a primit însă nimic. În timpul acestei furtuni am zărit țărmul în dreptul Stâncilor Focii, unde, cu puțin timp înainte, se pierduse vaporul *Catherton,* împreună cu numeroase vieți. Am navigat multe ceasuri în largul acestor stânci, făcând volte într-un bord și-n celălalt, dar, în cele din urmă, le-am dublat prin partea din vânt.

Am ajuns la Newcastle înfruntând o furtună din față. Era sezonul lor. Pilotul oficial al portului, căpitanul Cumming, m-a întâmpinat la bara radei și, cu ajutorul unui vapor, iahtul a fost remorcat până la o dană unde se afla în siguranță. La bord au venit mulți vizitatori, primul fiind consulul Statelor Unite, domnul Brown. Aici s-a dovedit că nimic nu era prea bun pentru *Spray.* A fost scutit de toate taxele guvernamentale și, du pă ce m-am mai odihnit câteva zile, un pilot al portului a venit cu un remorcher și l-a tras pe *Spray* spre larg, din nou, după care am luat-o de-a lungul coastei, către portul Sydney, unde am ajuns a doua zi, pe 10 octombrie 1896.

Am executat o voltă, pentru a face popas de noapte într-un mic golfuleț, lângă Manly. Poliția portului Sydney m-a remorcat până la ancoraj, în vremea asta adunând date dintr-un vechi caiet de note al meu, care părea să-i intereseze. Nimic nu scăpă vigilenței poliției din Noua Galie de Sud, fiind faimoasă în lumea întreagă pentru asta. Copoii și-au făcut o socoteală foarte isteață, bănuind că eu le-aș putea furniza niște informații folositoare, așa că s-au grăbit să fie primii care să mă întâmpine. Altcineva a spus că veniseră să mă aresteze și… Ei, mai bine s-o lăsăm baltă.

Se apropia vara și portul Sydney se împodobise cu atâtea iahturi… La Shelcote, unde am rămas la dană vreo câteva zile, unele iahturi s-au apropiat de Spra*y cel*

---

[54] Stat australian situat în sud-estul țării, cu capitala la Sydney.

încercat de intemperii și i-au dat târcoale. La Sydney m-am trezit dintr-odată în mijlocul prietenilor. Spra*y a p*oposit vreme de mai multe săptămâni pe la diferite locuri de încărcare a apei în marele port și a primit vizita multor oameni de treabă, îndeosebi a ofițerilor de pe nava regală Orla*ndo și* a prietenilor lor. Căpitanul

Fisher, comandantul vaporului, împreună cu o suită de tine re doamne din oraș și domni de pe navă, a venit să-mi facă o vizită în una din zile, tocmai în mijlocul unui potop.

în Australia n-am pomenit ploaie mai strașnică. Dar ieșiseră să se distreze și aversele nu le puteau înmuia veselia, indiferent cât de tare ar fi turnat. Dar ghinionul tot ghinion: un tânăr, aparținând altui grup aflat la bord, înveșmântat în uniforma completă a unui mare club de iahting, cu destui nasturi de alamă pe el ca să-l tragă drept la fund, a făcut, la un moment dat, un pas să se ferească de udătură și s-a rostogolit, bâldâbâc, drept într-un butoi cu apă, pe care-l scosesem să-l dreg. Fiind scund de felul lui, a dispărut cu totul înăuntru, aproape să se înece omul până să fie salvat. Din câte știu, acesta a fost singurul accident care era să facă victime la bordul lui *Spray* din tot cursul călătoriei. Întrucât tânărul venise la bord pentru a transmite un mesaj, pățania deveni și mai stânjenitoare. Clubul pe care-l reprezenta hotărâse că *Spray* nu putea fi recunoscut în mod oficial, pentru că nu venisem cu scrisori de recomandare de la cluburile de iahting din America. După cum ziceam, a fost cu atât mai stânjeni tor și mai ciudat să mă trezesc că tocmai eu l-am prins pe unul dintre membrii clubului în butoi, când eu nici măcar nu pescuiam iahtmani.

Ambarcațiunea tipică pentru Sydney e un fel de slup ușor de mânuit, de lățime foarte mare și în stare să poarte o enormă suprafață de velă. Însă răsturnările nu-s ceva neobișnuit, pentru că velele sunt folosite în stilul vikingilor. La Sydney am văzut tot felul de ambarcațiuni, de la elegantele șalupe cu aburi și cutere cu vele, până la cel mai mic slup navigând de plăcere prin golf. Toată lumea are aici o barcă. În Australia, dacă un țânc nu are posibilitatea să-și cumpere o barcă, atunci și-o face singur și, de obicei, e una cu care nu are de ce să-i fie rușine.

La Sydney, *Spray* s-a descotorosit de haina cea peticită, randa din Tierra del Fuego, și, îmbrăcat într-un costum nou – minunatul cadou al comandantului de escadră Foy a devenit acum nava-pavilion a escadrei rapide din Golful Johnstone la regata anuală a circumnavigatorilor portului Sydney. Se recunoștea astfel că *Spray* aparținea unui club propriu, numai al său, și, mai mult sub impulsul unui sentiment tipic australian decât al cine știe căror mofturi, i-a fost recunoscut recordul.

Timpui a trecut iute în Australia și s-a făcut 6 decembrie, când *Spray* a părăsit portul Sydney. Aveam intenția dea naviga în jurul Capului Leeuwin, direct spre Mauritius, pe drumul spre casă, așa că am mers de-a lungul coastei spre Strâmtoarea Bass.

Din partea aceasta a călătoriei nu-s prea multe de pomenit în afară de vânturile mereu schimbătoare, venind dinspre sud, și de valurile mari. 12 decembrie a fost totuși o zi excepțională, cu un minunat vânt dinspre coastă, din direcția nord-est.

Dimineața devreme, *Spray* a trecut de Golful Twofold și mai apoi de Capul

Bundooro, pe o mare liniștită în apropierea țărmului. Farul de pe promontoriu a salutat cu flamura ca răspuns la semnalul pavilionului de pe *Spray,* iar niște copii de pe balcoanele unei locuințe de lângă mal au fluturat batiste cât a trecut iahtul. Pe mal nu erau decât câțiva oameni, dar întreaga scenă emana bucurie. Am văzut ghirlande din ramuri de plante veșnic verzi, în cinstea Crăciunului care se apropia.

Am salutat adunarea aceea veselă dorindu-le tuturor Crăciun fericit și i-am auzit strigând:

— Și noi îți dorim la fel.

De la Capul Bundooro am intrat după Insula Cliff în Strâmtoarea Bass și am schimbat semnale cu cei de la farurile de acolo, în vreme ce *Spray* își croia drum pe lângă insulă. În ziua aceea, vântul uriași valurile se spărgeau de țărmul stâncos.

Câteva zile mai târziu, pe 17 decembrie, am intrat în golf, trecând aproape de Promontoriul Wilsons, căutând adăpost din nou. Paznicul farului, domnul J. Clarck, a venit la bord și mi-a dat indicații pentru Golful Waterloo aflat la trei mile sub vânt; m-am îndreptat de îndată într-acolo și am găsit loc bun de ancoraj, într-un golfuleț cu nisip pe fund, ferit de toate vânturile dinspre vest și nord.

La ancoră aici mai erau și ketchul *Secret,* vas de pescuit, și *Mary* din Sydney, un feribot echipat pentru vânătoarea de balene. Căpitanul de pe *Mary* părea un geniu și încă un geniu australian. Oamenii din echipaj, recrutați de la un gater din apropierea coastei, nu văzuseră în viața lor o balenă vie. Dar toți erau crescuți pe barcă, după înclinația australienilor, iar căpitanul le spusese că nu era mare lucru să omori un animal din ăsta, semăna cu a ucide un iepure. L-au crezut cu toții și cu asta, basta! Și le-a fost norocul ca primul cetaceu întâlnit în drumul lor – deși era vorba de o monstruoasă balenă cocoșată – să-și dea duhul de îndată, căpitanul Young, stăpânul lui *Mary,* omorând monstrul cu o singură lovitură de harpon. Apoi ba lena a fost remorcată spre Sydney, unde a fost prezentată ca la expoziție. Echipajul bravei *Mary* nu era interesat de nimic alt ceva în afara balenelor, iar acum își petrecea cea mai mare parte a timpului adunând lemne de foc pentru o croazieră de vânătoare în largul Tasmaniei. Ori de câte ori se pronunța cuvântul „balenă" în apropierea acestor oameni, vedeai cum încep să le strălucească ochii de emoție.

Am stat trei zile în acel golfuleț liniștit, ascultând vântul care bântuia în larg. În vremea asta, am cercetat țărmul împreună cu căpitanul Young, am vizitat puțurile de mină pără site și am făcut chiar și noi prospecțiuni aurifere.

Dimineața, la despărțire, navele noastre s-au îndreptat, ca pă sările de mare, fiecare în drumul ei. Câteva zile a bătut un vânt moderat și, având parte de o vreme frumoasă – rar noroc – *Spray* a ajuns la Capul Melbourne pe 22 decembrie și a fost adus de remorcherul cu aburi *Racer* în port.

Ziua de Crăciun a fost petrecută la o dană pe râul Yarrow, dar n-am pierdut mult timp și m-am mutat la St. Kilda, unde am rămas aproape o lună.

Spray nu fusese pus să plătească taxe portuare în Australia și nicăieri altundeva, în afară de Pernambuco, asta până când s-a arătat la vama de la Melbourne, unde a fost obligat la achitarea taxei pe tonaj. În acest caz, câte șase penny per tonă *bruto.* Încasatorul a pretins în total șase șilingi și șase penny,

nereducând nimic pentru diferența până la tréisprezece tone, greutatea reală fiind de exact 12,7 tone. Am rezolvat problema punând o taxă de șase penny pentru fiecare persoană care urca la bord, iar când treaba asta a devenit plicticoasă, am prins un rechin și am fixat o taxă de șase penny pentru cei care voiau să-l privească. Rechinul avea douăsprezece picioare lungime și avea în burtă douăzeci și șase de pui, niciunul sub două picioare lungime. Cu o tăietură de cuțit i-am eliberat, lăsându-i să cadă într-o canoe cu apă, pe care o prime neam mereu, și așa i-am ținut în viață o zi întreagă. În mai puțin de un ceas din clipa în care urâta bestie a ajuns pe punte și a devenit exponat strânsesem ceva mai mult decât taxele pentru tonajul lui *Spray.* După care am angajat un irlandez isteț, Tom Howard îl chema, care știa totul atât despre rechinii din mare, cât și despre cei de pe uscat și care era în stare să vorbească despre ei, să răspundă la întrebări și să țină prelegeri. Când am văzut că nu mai puteam face față întrebări lor, am trecut sarcina asta asupra lui.

La întoarcerea de la bancă, unde mă dusesem devreme ca să depun banii, l-am văzut pe Howard, în mijlocul unei mulțimi emoționate, vorbind despre închipuite obiceiuri ale rechinilor. Era un spectacol pe cinste; oamenii voiau să-l vadă, la fel și eu. Dar am fost nevoit să accept demisia lui Howard, ca să scap de entuziasmul său exagerat. Beneficiile de la acest spectacol și sumele încasate pe seul adunat în Strâmtoarea Magellan, pe care-l vândusem unui săpunar neamț din Samoa, mă făcuseră om cu bani.

În ziua de 24 ianuarie 1897, *Spray* era din nou la remorca navei *Racer,* părăsind Golful Hobson, după ce petrecuse o plă cută perioadă la Melbourne și St. Kilda, care se prelungise din cauza unui șir de vânturi dinspre sud-vest, care păreau să nu mai contenească.

În lunile de vară, adică în decembrie, ianuarie, februarie și, uneori, în martie, în Strâmtoarea Bass și în jurul Capului Leeuwin predomină vânturile de est, dar, din cauza unui mare număr de ghețari, care fuseseră împinși dinspre Antarctica, acum se dăduse totul peste cap și vremea proastă s-a instalat temeinic, încât socoteam că nu mai puteam merge mai de parte pe drumul plănuit. Așa că, în loc să mă bălăcesc în jurul Capului Leeuwin, bântuit de frig și furtuni, m-am hotărât să-mi petrec timpul în chip mult mai plăcut și mai folositor în Tasmania, în așteptarea vremii care avea să aducă vânturi mai prielnice pentru a trece prin Strâmtoarea Torres, via Marea Barieră de Corali, itinerar asupra căruia m-am oprit, în cele din urmă.

Pentru a naviga pe acest drum ar fi trebuit să profit de anticicloni, care niciodată nu întârzie să se arate, iar, în plus, această rută avea să-mi dea prilejul de a pune piciorul pe țărmul Tasmaniei, pe lângă care trecusem cu mulți ani înainte.

Ar trebui să amintesc că, în vreme ce eram la Melbourne, a avut loc acolo una dintre cele mai nemaipomenite furtuni nu mite uneori „ploaie de sânge", ce nu mai căzuse în Australia de mulți ani. „Sângele" provine de la un praf roșiatic foarte fin, ce plutește în aer, adus din deșerturi. Ploaia care se pornește an trenează praful, transformându-l într-un fel de mâl. A căzut atâta „ploaie de sânge", că am strâns o

găleată întreagă de mâl de pe tendele întinse ale lui *Spray.* Când a început să bată vântul puternic și am fost nevoit să strâng tendele, velele, nemaifiind protejate, s-au mânjit de mâlul acela de sus până jos.

Astfel de fenomene cu furtuni de praf, explicate de oamenii de știință foarte bine, sunt obișnuite pe coasta Africii. Deplasându-se la oarecare depărtare în largul mării, aceste furtuni ajung până în calea navelor, ca în cazul acelui harmatan prin care a trecut și Spray la începutul călătoriei sale. Marinarii nu le mai privesc cu teamă superstițioasă, în schimb frații noștri mai naivi de pe mal strigă cât îi ține gura „Ploaie de sânge!“ la căderea primelor picături mâloase.

în largul Capului Port Phillip, loc sălbatic, apele erau dezlănțuite atunci când Spray a intrat în Golful Hobson, iar când a ieșit din nou, spre larg, erau și mai nebune. Având însă ma re liberă la dispoziție și vele ridicate, *Spray* se întinse bine la drum într-o zonă prielnică, îndată după ce dublă capul. Până în Tasmania nu erau decât câteva ceasuri de navigație, traversând strâmtoarea, și am avut parte de un vânt favorabil, care bătea cu putere. Luasem cu mine și rechinul de la St. Kilda, după ce-l împăiasem, și am scăpat de el dăruindu-l profesorului Porter, custodele muzeului din Launceston, situat la capătul Tamarului[55]. Multe zile a putut fi văzut acolo rechinul de la St. Kilda. Dar, vai, îndată ce revistele cu fotografia bestiei prinse de mine au ajuns la chioșcurile de ziare, pe sărmanii oameni din St. Kilda, atât de cumsecade de altfel, i-a apucat furia și au pus pe foc toate publicațiile care pomeneau de re chin. St. Kilda era stațiune maritimă! „Auzi: rechin acolo!” Dar spectacolul meu s-a bucurat de popularitate.

Spray a fost ridicat pe mal la Launceston, lângă un mic debarcader, profitând de o maree neobișnuit de înaltă, împinsă și de furtuna care-mi mânase iahtul în susul apei. Și a rămas pe uscat, bine înțepenit; în jurul lui, apa nu s-a mai ridicat nici cât să-ți uzi picioarele. Când a fost din nou gata de drum, pentru a-l pune la apă am săpat sub chilă.

Pe când stătea frumos în acel loc, l-am lăsat pe *Spray* în pa za a trei copii, în vreme ce eu m-am preumblat pe colinele din jur, pe stâncile acoperite de mușchi, în defileul din apropiere și printre ferigile pe care le întâlneam la tot pasul și mi-am mai odihnit ciolanele, în vederea viitoarei călătorii. Iahtul era bine îngrijit. Nu m-am întors niciodată fără să găsesc puntea spă lată, iar lângă schela de urcare stătea de strajă, în așteptarea vizitatorilor, unul dintre copii – o fetiță din vecini în vreme ce ceilalți doi, frate și soră, vindeau „în beneficiul navei”, tot felul de curiozități de-ale mării, din cele ce se aflau la bord.

Erau niște copii isteți și veseli și veneau oameni de departe nu mai să-i asculte povestind despre călătoria lui *Spray* și despre monștrii adâncurilor pe care-i ucisese căpitanul. Nu trebuia decât să mă țin departe, ca să rămân erou între eroi. Îmi con venea de minune treaba asta și mă străduiam să mă bucur puțin de sălbăticia

---

[55] Estuar în Tasmania.

pădurilor și a pâraielor.

CAPITOLUL XIV

Cadou din partea unei doamne. Navigând în jurul Tasmaniei.
Căpitanul ține prima sa prelegere asupra călătoriei. Provizii din belșug. Starea lui *Spray* cercetată cu grijă la Devonport.
Din nou la Sydney. Spre nord, către Strâmtoarea Torres.
Naufragiul unui amator. Prieteni pe coasta australiană.
Primejdiile unei mări de corali

Pe 1 februarie, întorcându-mă la iaht, am găsit așteptându-mă o scrisoare cordială, pe care o redau mai jos:

O doamnă îi trimite domnului Slocum această bancnotă de cinci lire, ca semn de considerație pentru curajul dovedit cu prilejul traversării oceanelor de unul singur, într-o ambarcațiune atât de mică. fără alinare care să-l ajute în fața primejdiilor. Vă doresc deplin succes.

Nici până azi nu știu cine a trimis această scrisoare sau cui îi datorez darul generos pe care-l conținea. N-am putut refuza un gest atât de bine intenționat, în schimb mi-am promis să-l întorc la rându-mi sporit cu cel dintâi prilej și am făcut asta chiar înainte de a părăsi Australia.

Cum vremea favorabilă din partea de nord a Australiei era încă foarte departe, am navigat spre celelalte porturi din Tasmania, unde-i frumos tot anul, primul dintre acestea fiind

Beauty Point, în apropiere de care se află Beaconsfield și marea mină de aur a Tasmaniei, pe care am și vizitat-o. În mina aceea am văzut cum erau scoase bucăți de rocă cenușie, care nu promiteau nimic, bucăți ce erau apoi zdrobite și făcute pulbere în sute de șteampuri. Oamenii mi-au spus că în piatra aceea era și aur, așa că i-am crezut.

Îmi aduc aminte de Beauty Point, de pădurea sa deasă și de drumul ce șerpuia printre eucalipții înalți. În vreme ce hălăduiam pe acolo, a ieșit la plimbare și guvernatorul din Noua Galie de Sud, lordul Hampden, și familia lui, în iahtul lor cu aburi.

Spray, aflat lângă cheiul de ancorare, a salutat cu pavilionul, bineînțeles. Probabil că niciodată nu s-a mai pomenit în por tul acela o ambarcațiune mai neînsemnată care să fi arborat steagul american. Cu toate acestea, cei din suita guvernatorului păreau să știe de ce se afla *Spray* acolo și toată povestea lui, iar după ce am auzit pe Excelența Sa spunând: „Faceți-mi cunoștință cu căpitanul” sau „Faceți-i căpitanului cunoștință cu mine”, cum o fi zis, m-am trezit, deodată, în fața unui gentleman și a unui prieten deosebit de interesat de călătoria mea. Și dacă dintre cei care-l însoțeau s-a arătat cineva mai curios de cât guvernatorul,

aceasta a fost Margaret, fiica vrednică de cinste a înaltului oficial. La plecare, lordul și lady Hampden mi-au promis o nouă întâlnire la bordul lui *Spray,* la expoziția de la Paris din 1900.

— Dacă mai trăim noi până atunci, au spus ei.

Iar eu am adăugat:

— Dacă trec de primejdiile mării.

De la Beauty Point, *Spray* s-a îndreptat spre Georgetown, în apropiere de gura fluviului Tamar. Cred că acest loc reține primele semne ale omului alb în Tasmania, deși așezarea nu a depășit niciodată dimensiunile unui cătun.

Socotind că, de-a lungul vieții mele, am cunoscut câte ce va din lumea asta și înțelegând că oamenii de aici erau interesați în a afla ce e aceea aventură, am dezbătut subiectul pe larg, dinaintea primului meu auditoriu, într-o încăpere micuță, în apropiere de drum, la vremea unei ușoare grindine. Cum fusese adus și un pian de la un vecin, am fost susținut în această inițiativă printr-o energică utilizarea clapelor și de cântecul *Tommy Atkins,* interpretat de un artist ambulant. Au venit oa meni de la mare depărtare și, una peste alta, auditoriul a adus încasări de aproape trei lire sterline. Proprietăreasa localului, o cumsecade doamnă din Scoția, a refuzat să primească vreun fel de chirie, așa că încă de la bun început prelegerea mea a fost un succes.

După vizita în această modestă și tihnită așezare, am navigat spre Devonport, pe malul fluviului Mersey, la câteva cea suri de mers spre vest de-a lungul coastei, localitate prosperă care s-a dezvoltat foarte rapid, devenind cel mai mare port din

Tasmania. Acum veneau aici vapoare mari, pentru a prelua încărcături substanțiale de produse agricole. Însă *Spray* a fost prima navă care a arborat pavilionul american în aceste locuri, mi-a mărturisit comandantul portului, căpitanul Murray, așa după cum a consemnat și în jurnalul său de serviciu. Pen tru această mare onoare, *Spray* s-a bucurat de numeroase complimente, în vreme ce se legăna alene la ancoră, învelit în tenda obișnuită, care-l acoperea de la etravă până ta pupă.

Atât la sosire, cât și la plecare, *Spray* a fost salutat prin ridicarea drapelului deasupra reședinței judecătorului – Malunnah – așezată pe promontoriu, iar distinsa doamnă Aikenhead, stăpâna casei, l-a aprovizionat pe Spray cu gemuri și magiunuri de toate soiurile, făcute din fructele produse de bogata ei grădină, în cantitate suficientă ca să-mi ajungă tot drumul, până acasă, și să mai rămână. Doamna Woods, ce lo cuia ceva mai departe de port, mi-a adus sticle cu vin de zme ură. Trebuie să spun că mai mult decât oricând mă aflam acum pe tărâmul bunei dispoziții. Doamna Powell a trimis la bord *chutney*[56] pregătit „așa, ca la noi, în India”. Se mai găseau vânat și pește din abundență, se mai auzeau și niște curcani, iar de la Pardo, aflat mai în interiorul țării, a sosit o roată imensă de brânză. Și cu toate astea, oamenii întrebau:

---

[56] Sos picant specific bucătăriei indiene.

— Și din ce ai să trăiești? Ce-ai să mănânci?

Mă urmărea frumusețea acelor locuri - întinderile acoperite de ferigi, acum în curs de dispariție, bolta de verdeață a pădurilor de pe pante – și am avut fericirea de a întâlni un domn hotărât să imortalizeze cu ajutorul artei splendoarea ținutului său. Mi-a dăruit numeroase reproduceri din colecția sa de picturi, dar și multe lucrări originale, ca să le arăt prietenilor mei.

Am fost, de asemenea, însărcinat de un alt domn cu misiunea de a vorbi în toate colțurile lumii și cu orice prilej despre minunățiile Tasmaniei. Mă refer la doctorul McCall, membru al consiliului legislativ. El mi-a dat sfaturi folositoare în ce privește prelegerile. Nu fără stângăcii ridicasem eu pânzele în această nouă direcție, iar acum pot spune că numai prin bunăvoința auditoriului nava mea oratorică s-a menținut pe chilă dreaptă. Imediat după prima mea expunere, doctorul, om cumsecade, a venit la mine spunându-mi vorbe de încurajare. Ca în multe dintre inițiativele mele, mă pusesem pe treabă fără să mă gândesc de două ori.

— Omule, omule! mi-a spus el. Nervozitatea e dovada inteligenței; cu cât mai mare e inteligența, cu atât îți învingi mai greu acest neajuns. Dar, adăugă el gânditor, o să te vindeci.

Totuși, în ce mă privește, cred că e cinstit să recunosc că nu m-am vindecat chiar cu totul.

Spray a fost ridicat pe uscat la cala de reparații de la Devonport și cercetat cu multă grijă peste tot, dar nu s-a găsit nici urmă de *teredo*[57], iahtul fiind în condiție foarte bună. Pentru a-l feri și în viitor de ravagiile acestor ființe, fundul cocii a fost din nou dat cu vopsea de cupru, cu atât mai mult cu cât *Spray* avea să navigheze pe Marea Coralilor și Marea Arafura, înainte de următoarea revizie. S-a făcut tot ce se putea face pentru a-l pregăti să reziste în fața primejdiilor cunoscute. Nu fără regret mă gândeam la ziua când aveam să părăsesc această țară, unde-mi făcusem atâția prieteni plăcuți. Dacă vreodată mi-a dat ghes ideea de a renunța la drum, apoi atunci a fost. Dar cum nu exis ta niciun loc de muncă mai bun pentru mine, am ridicat ancora pe 16 aprilie 1897 Ș*am ieșit pe mare.

Vara se încheiase deja, dinspre sud venea iarna, cu vânturi prielnice spre nord. O primă suflare hibernală l-a purtat pe

Spray în goană dincolo de Capul Howe și chiar mai departe, până spre Capul Bundooro, pe care l-a dublat a doua zi, reluându-și astfel itinerarul spre nord. Am avut parte de un drum frumos, de bun augur pentru lunga călătorie dinspre Antipozi către casă. La Bundooro, vechii mei prieteni dinainte de Crăciun erau treji de-acum și se mișcau pe plajă când am trecut a doua oară prin dreptul promontoriului lor și din nou ne-am făcut semne, în vreme ce iahtul naviga mai de parte, la fel ca înainte, pe o mare liniștită, ținându-se foarte aproape de țărm.

Tot restul drumului până la Port Jackson, Sydney, am avut parte de vreme frumoasă și cer senin, iar *Spray* a ajuns acolo pe 22 aprilie 1897 și a aruncat ancora

---

[57] Teredo navalis, moluscă marină care atacă lemnul navelor.

în Golful Watsons, în apropierea promontoriilor, unde apa avea opt stânjeni adâncime. De la aceste promotorii și până la Parramatta, în susul fluviului, tot portul era animat mai mult decât oricând, plin de bărci și iahturi de toate clasele. Era într-adevăr o priveliște plină de viață, fără egal în altă parte a lumii.

Câteva zile mai târziu, tot golful era împestrițat de valuri furioase și numai navele cele mari aveau vele ridicate. Eu stă team într-un hotel din apropierea portului, tratându-mi nevralgia cu care mă alesesem tot umblând pe țărm. Tocmai zărisem pe fereastră pupa unui vapor mare, greu de manevrat, ce-și croia cu dificultate drum în port, dublând capul, când, deodată, băiatul de serviciu a dat buzna în camera mea strigându-mi că *Spray* „are necazuri". M-am repezit afară și am descoperit că prin „necazuri" înțelegea faptul că o navă mai mare dăduse peste iahtul meu – era vorba chiar despre vaporul a cărui pupă o zărisem mai înainte și care-l lovise pe *Spray* cu prova. În cele din urmă am văzut că pagubele nu erau mari: doar pierderea unei ancore și a lanțului acesteia care se rupsese de la nară din pricina șocului. N-am avut de ce mă plânge, în cele din urmă, deoarece căpitanul, după ce mi-a izbit nava a luat-o la remorcă, în radă, departe de orice primejdii.

Apoi l-a trimis pe *Spray* înapoi, cu un ofițer și trei marinari, până la vechiul loc de ancoraj. Aceștia mi-au înmânat o scrisoare politicoasă, în care căpitanul afirma că avea să repare orice stricăciune pricinuită. Dar cu ce derivă venea sărmanul *Spray,* având o mână străină la timonă! Vechiul său prieten, pilotul de pe *Pinta,* nu s-ar fi arătat niciodată atât de neîndemânatic. Dar, spre încântarea mea, l-au dus la o dană și, în clipa aceea, m-a lăsat și nevralgia sau poate că am uitat de ea. Ca un adevărat om al mării, căpitanul vaporului și-a ținut promisiunea. Chiar a doua zi, reprezentantul său, domnul Collishaw, mi-a înmânat contravaloarea ancorei și a lanțului pierdut, ba și ceva în plus, pentru îngrijorarea pricinuită. Îmi amintesc că mi-a oferit pe loc douăsprezece lire, dar, cum numărul meu norocos era tréisprezece, ne-am înțeles în privința acestei su me și am închis socotelile.

Pe 9 mai am pornit din nou la drum, mânat din spate de un vânt puternic de sud-vest, care l-a împins pe *Spray* vitejește până la Fort Stevens, unde vântul a contenit pentru a reveni apoi din provă. Dar vremea era minunată și a rămas așa mai multe zile, o mare schimbare față de intemperiile prin care trecusem tot aici cu câteva luni mai înainte.

Mă simțeam liniștit și pentru că-mi procurasem un set complet de hărți ale amiralității pentru zona de coastă și regiunea Barierei de Corali. Căpitanul Fisher, din Marina Regală Britanică, care navigase prin canalele Barierei de Corali la comanda navei *Orlando,* m-a sfătuit de la început să apuc acest drum și făcând asta, n-am avut de regretat.

După ce am trecut de Port Stevens, Stâncile Focii și Capul Hawk, am avut parte de un vânt ușor drept din față, dar acele promontorii erau imortalizate în memoria mea de pe vremea încercărilor prin care trecusem cu câteva luni mai înainte pentru a le dubla în direcția opusă. Acum, având la dispoziție o mulțime de cărți, m-a prins pofta de a citi ziua și noaptea, întrerupând această plăcută ocupație doar ca să mai

ajustez velele sau alura de marș sau ca să mă întind să mă odihnesc, în vreme ce *Spray* înghițea mai departe milele, una după alta.

Am încercat să compar situația mea cu a celorlalți navigatori în jurul lumii, care au parcurs exact aceeași rută pe care am apucat și eu începând cu Insulele Capului Verde sau chiar mai înainte. Dar până acum între noi nu exista nicio asemănare.

Navigând singur în jurul lumii, eu n-am înfruntat așa încercări și n-am cunoscut salvări romantice din pericole, precum cei ce au trecut pe lângă moarte și prin tot felul de mari necazuri. Mie nu-mi rămâne decât să vorbesc despre o experiență plăcută ce face ca aventura mea pe mare să pară mai degrabă banală și netulburată.

Tocmai terminasem de citit câteva dintre cele mai interesante cărți despre călătoriile de odinioară, pe nave de mult dispărute, și aproape ajunsesem lângă Port Macquarie când, pe 13 mai, am zărit o navă modernă și dichisită, aflată în difi cultate, la ancoră, aproape de țărm. Îndreptându-mă spre ea, am văzut că era vorba de cuterul *Akbar,* care plecase cu trei zile înaintea lui *Spray* din Golful Watsons și dăduse îndată de necazuri. Nici nu era de mirare. Așa se întâmplă cu ageamiii. Proprietarul lui, aflat la primul său voiaj, era pus la pantaloni albi marinărești, impecabili, căpitanul, ușor de deosebit după enorma șapcă de iahtman pe care o purta, vânase balene pe Murrubbigee[58] înainte de a prelua comanda lui *Akbar,* iar ofițerul cu navigația, sărmanul de el, era surd ca un buștean și cam la fel de țeapăn și greu de urnit. Acești trei minunați lupi de mare formau tot echipajul. Niciunul dintre ei nu știa despre ocean sau despre nave mai mult decât un nou-născut.

Se îndreptau spre Noua Guinee, cel puțin așa spuneau. Și poate că-i mai bine că trei ageamii desăvârșiți ca aceștia n-au ajuns la destinație.

Proprietarul, pe care-i întâlnisem înainte de a porni în această etapă a călătoriei, îl provocase la întrecere pe sărmanul și bătrânul *Spray* înspre Insula Thursday, aflată în drum.

Am refuzat competiția, bineînțeles, pe motiv că nu era echitabil ca trei tineri iahtmani pe un cliper să se ia la întrecere cu un bătrân marinar, singur pe o ambarcațiune construită fără mult dichis. În afară de asta, cu niciun chip n-aș fi acceptat un concurs pe Marea Coralilor.

Acum toți trei strigau:

— Hei, *Spray!.* Cum va fi vremea? Vine furtună? Nu crezi că e mai bine să ne întoarcem, ca să echipăm iahtul din nou?

Eu mi-am spus: „Dacă ajungeți voi vreodată înapoi, să nu vă mai bateți capul cu reechiparea." Dar am glăsuit:

— Dați-mi mai bine un capăt de parâmă și vă remorchez până la portul care se află nu departe de aici. Și pentru nimic în lume nu vă întoarceți dincolo de Capul

---

[58] Numele unui pârâu în munții Australiei, ultimul loc în care cineva ar căuta balene, (n.a.)

Hawk, fiindcă la sud de el s-a instalat iarna.

Dar ei aveau intenția de a porni spre Newcastle, cu niște vele improvizate, fiindcă randa lor fusese făcută bucățele, chiar și bate-pupa le fusese ruptă, iar greementul abia se mai ținea. Pe scurt, *Akbar* era o epavă.

— Sus ancora, le-am strigat eu. Sus ancora și să vă remorchez, până la Port Macquarie, douăsprezece mile mai la nord.

— Nu, a răcnit proprietarul, ne întoarcem la Newcastle. La venire am trecut pe lângă Newcastle, fără să-l găsim, n-am văzut farul și doar nu era ceață.

Mi-a transmis aceste informații strigând cât de tare putea ca să-l aud, dar stând cam prea aproape de urechea ofițerului cu navigația, m-am gândit. Am încercat iar să-i conving să se lase remorcați în portul de refugiu aflat atât de aproape. Nu i-ar fi costat decât efortul de a ridica ancora și de a-mi arunca un capăt de parâmă, i-am asigurat eu, dar au refuzat ofer ta, numai pentru că nu știau, pur și simplu, care era drumul logic de urmat.

— Și câtă apă aveți sub chilă? i-am întrebat.

— Nu știm. Am pierdut sonda cu plumb. Am dat drumul la tot lanțul, am sondat adâncimea cu ancora.

— Trimiteți barca de serviciu încoace și vă dau o sondă cu plumb.

— Am pierdut și barca! mi-au strigat ei.

— Dumnezeu e milostiv, altfel pierduți erați și voi. La re vedere!

Doar atât le-am mai putut spune.

Acel serviciu mărunt pe care *Spray* l-ar fi putut face le-ar fi salvat iahtul.

— Anunță că ne-ai văzut, au răcnit ei, anunță că furtuna ne-a smuls velele, dar că nu ne pasă și nici teamă nu ne e!

— Atunci nu mai aveți nicio scăpare! le-am zis. La revedere.

Le-am promis că am să anunț ce li s-a întâmplat și am făcut-o cu prima ocazie, iar din motive de omenie, o repet. A doua zi, am vorbit cu cei de pe vaporul *Sherman,* ce se îndrepta de-a lungul coastei spre sud, și le-am povestit despre iahtul aflat în dificultate, subliniind că era un act de omenie să-i remorcheze oriunde, luându-i din locul acela atât de expus, aflat în dreptul unei coaste ce nu oferea protecție. Nava nu a remorcat iahtul, nu pentru că proprietarul n-ar fi avut cu ce să plătească, deoarece moștenise nu cu mult înainte mai multe sute de lire sterline și avea banii la el. Făcea călătoria aceea spre Noua Guinee pentru a cerceta dacă existau tere nuri de vânzare. Abia după optsprezece zile am auzit din nou *de Akbar,* adică pe 31 mai, când am ajuns la Cooktown, pe râul Endeavour, și am citit următoarea știre: „31 mai, iahtul *Akbar,* de la Sydney, îndreptându-se spre Noua Guinee, cu trei oameni la bord, naufragiat la Capul Crescent. Echipajul a fost salvat”

Tot le-au trebuit câteva zile ca să-și piardă iahtul! După ce-am vorbit cu cei de pe *Akbar* și de pe *Sherman,* au trecut multe zile fără nimic ieșit din comun, în afara plăcutului eveniment din ziua de 16 mai, când am discutat – prin semnale– cu cei de pe Insula South Solitary, o grămadă dezolantă de stânci aflată chiar în largul coastelor Noii Galii de Sud la latitudinea de treizeci de grade și douăsprezece

minute sud.

— Ce navă-i asta? au întrebat ei, când iahtul a ajuns în traversul insulei.

în loc de răspuns, am ridicat pavilionul american la pic. De îndată, au coborât pavilioanele de semnalizare și au ridicat, în locul lor, pavilionul britanic, cu care au salutat plini de entuziasm. Din acest gest am înțeles că au recunoscut iahtul și știau totul despre el, pentru că n-au mai pus nicio întrebare.

Nu m-au chestionat nici măcar dacă voiajul merita tot efor tul. În schimb, au semnalizat cu pavilioanele acest mesaj prietenesc: „Vă dorim călătorie plăcută!" În acel moment chiar așa era călătoria mea!

Trecând de gurile fluviului Tweed, Promontoriul Danger, am recepționat semnale prin care cei de pe țărm își manifestau interesul față de sănătatea mea, pentru că m-au întrebat dacă „întregul echipaj e sănătos", la care n-am putut răspun de decât afirmativ.

A doua zi, *Spray* a dublat Capul Great Sandy și, eveniment important pentru orice călătorie, a ajuns din nou în zona alizeelor, iar multe mii de mile aceste vânturi nu s-au mai dezlipit de noi. N-au încetat decât în foarte rare ocazii să bată, suflând ba asemenea unei brize blânde de vară, ba cu puterea unei furtuni moderate.

Din vârful acestui promontoriu se vedea până la depărtare de douăzeci și șapte de mile lumina unui generos far. Navigând mai departe, am ajuns la farul Lady Elliot, care se ridică pe o insulă, ca o santinelă la porțile Marii Bariere de Corali, iar Spray intră de îndată în pasa de navigație spre nord. Poeții au cântat adesea luminile călăuzitoare și farurile, dar au văzut ei vreodată lumina clară arătându-le drumul în bezna nopții prin mijlocul unei mări de corali? Dacă da, atunci au priceput pe de-a-ntregul semnificația cântecelor lor.

Au fost ore de tensiune în care *Spray* a navigat împotriva curentului, bineînțeles. Aproape înnebunit de îndoială, am apucat timona pentru a îndrepta iahtul spre larg, când, deodată, în față, a ieșit strălucind din mare lumina farului.

— Excalibur! a răcnit întregul echipaj bucurându-se și continuându-și drumul.

Spray naviga acum pe o mare apărată, liniștită, prima în care intra după Gibraltar. Și ce diferență față de hula acelui ocean atât de greșit denumit Pacific!

Luat în totalitate, Pacificul nu e mai nărăvaș decât celelalte oceane, deși cred că e drept să susțin că e pașnic doar cu nume le. Nu există moment în care să nu fie dezlănțuit măcar într-o regiune. Am cunoscut odată un scriitor care avea numai lucruri frumoase de spus despre mare, dar, după cea trecut printr-un uragan în Pacific, a devenit cu totul alt om. Unde ar mai fi poezia acestor întinderi albastre dacă n-ar exista valuri sălbatice?

Și iată-l pe *Spray* în mijlocul unei mări de corali. S-ar putea ca ea, în sine, să fie liniștită, într-adevăr, dar recifele tot dure, ascuțite și primejdioase rămân. M-am încredințat voii celui ce-a zidit toate recifele și am vegheat cu ochii în patru, căutând primejdii ce puteau apărea din orice parte.

Și iată Marea Barieră de Corali, apele acelea în atâtea nuanțe, din care răsar, pretutindeni, insule fermecate! Am ajuns în mijlocul lor după ce lăsasem în urmă atâtea porturi ce-mi oferiseră siguranță, dar fără experiența asta imaginea mea ar

fi fost incompletă. Pe 24 mai, după ce a străbătut o sută zece mile într-o singură zi, de la Promontoriul Danger, *Spray* a pătruns în Pasa[59] Whitsunday și, în noaptea aceea, a navigat printre Insule. A doua zi, când soarele s-a ridicat pe cer, m-am uitat înapoi și am regretat din suflet că am trecut prin această zonă pe timp de noapte, pentru că priveliștea care mi se înfățișa la pupă era fermecătoare și mereu schimbătoare.

CAPITOLUL XV

Sosirea la Port Denison, Queensland. O prelegere.
Amintiri despre căpitanul Cook. Prelegeri în scopuri filantropice la Cooktown.
Scăpare norocoasă de pe un recif de corali. Insulele Home, Sunday și Bird. O navă americană de pescuit perle, jubileu pe Insula Thursday.
Un nou pavilion pentru *Spray.* Insula Booby.
Traversând Oceanul Indian. Insula Crăciunului

În dimineața zilei de 26, Insula Gloucester se vedea aproape; spre seară, *Spray* a aruncat ancora la Port Denison, unde, pe o culme de deal, se ridică orășelul Bowen, așezare încântătoare, loc de aprovizionare cu apă și viitoare stațiune în Queensland. Ținutul oferea o priveliște tonică.

în port se putea pătrunde cu ușurință, intrarea fiind largă și sigură, fundul radei oferind un teren bun de prindere a ancorei. Când a sosit *Spray,* la Bowen era liniște. A doua seară după sosire, localnicii, oameni cumsecade, având și ei un ceas sau două de pierdut, s-au prezentat la Școala de Arte pentru a auzi vorbindu-se despre călătorie, subiectul de ultimă oră. Întâlnirea a fost menționată cum se cuvine în două buletine mici, *Boomerang* și *Nully Nully,* în cel dintâi în data evenimentului, în cel de-al doilea în ziua următoare, pentru editor nu era nicio diferență. De altfel, și mie îmi era totuna.

În plus, s-au făcut anunțuri cu tot dichisul, pentru treaba asta fiind angajat cel mai bun crainic din Australia, care a bătut drumurile sunând din talangă. Mare chef aș fi avut să-l trag pe carenă pe nenorocitul acela când l-am văzut că vi ne la ușa hotelului unde luam masa împreună cu eventualii mei ascultători; cu talanga aceea a lui și cu niște urlete îndrăcite a făcut un tărăboi de să scoale și morții, strigând cât îl ținea gura despre călătoria lui *Spray* „de la Boston la Bowen, cele două osii pe care se învârte lumea”, cum avea să se spună mai apoi în *Boomerang.*

Domnul Myles, magistrat, comandant al portului, împuternicit local, custode al

[59] Fâșie de apă indicată navigației, într-o zonă cu stânci, bancuri etc.

tezaurului și așa mai departe, a prezidat această adunare și a ținut să mă prezinte tuturor celor de față, nu știu exact din ce motiv, poate doar pentru că voia să mă facă să mă simt stânjenit, copleșit de sentimentul unei găunoase fanfaronade care să-mi amărască zilele. Dumnezeu mi-e martor, în primul ceas după ce-am pus piciorul pe țărm îi cunoșteam pe toți cei din târg. Acum îi știam pe toți cum îi cheamă și mă știau și ei pe mine. Cu toate astea, domnul Myles s-a dovedit un bun orator, așa că am încercat să-l conving să povestească toată călătoria, în vreme ce eu aș fi prezentat fotografiile, dar a refuzat. Trebuie să spun că a fost o prelegere ilustrată cu ajutorul stereoscopului. Imaginile erau bune, dar aparatul folosit, o sărăcie de treizeci de șilingi, era foarte prost și funcționa doar cu o lampă de ulei.

A doua zi dimineață, am plecat devreme, înainte de a apă rea ziarele, socotind că era mai bine așa. În fiecare a fost in serată câte o coloană cu aprecieri despre ceea a fost numit totuși prelegere, după cum am aflat mai târziu. Și pentru crai nicul acela au existat cuvinte de laudă.

De la Port Denison, *Spray* a gonit mânat de constante alizee și nu a mai făcut popas nici ziua, nici noaptea, până a ajuns la Cooktown, pe râul Endeavour, pe 31 mai 1897, într-o luni, navigând înaintea unei furtuni dezlănțuite, întâlnite chiar în acea zi cu cincizeci de mile mai spre sud. Această latitudine reprezintă coloana vertebrală a alizeelor care, în apropiere de Cooktown, ating puterea unor furtuni zdravene.

Mi se atrăsese atenția să navighez cu foarte mare grijă în această zonă și să înaintez tatonând. Acel experimentat ofițer din Marina Regală Britanică ce mă sfătuise să apuc drumul Marii Bariere de Corali mi-a scris că *Orlando* – vapor fiind – navigase zi și noapte prin acea zonă, dar că eu având doar ve le aveam să-mi pun în primejdie iahtul printre recifele de corali dacă făceam același lucru.

Mărturisesc că nu era treabă ușoară să găsesc un loc de ancoraj în fiecare seară. În plus, sperasem că truda aceea cumplită de a pregăti în fiecare dimineață iahtul de drum se încheiase odată cu ieșirea din Strâmtoarea Magellan. Pe lângă asta, cele mai bune hărți ale amiralității îți îngăduiau să navighezi și ziua, și noaptea. Și, într-adevăr, având parte și de un vânt prielnic, de cer senin în acest anotimp, mărturisesc cu toată sinceritatea că drumul prin Canalul Marii

Bariere de Corali a fost pentru mine mai clar decât o șosea într-un oraș aglomerat și, în toate privințele, mai puțin primejdios. Dar aș sfătui pe oricine s-ar gândi la o călătorie pe mare să se ferească de recife și ziua, și noaptea, ba să fie prudent și dacă rămâne pe uscat.

„*Spray* a intrat în port zburând ca o pasăre”, scriau cotidienele din Cooktown a doua zi dimineață, după sosire. „Dar ce ciudat să vezi că numai un singur om la bord manevra iahtul!”

Spray gonea cât putea, bineînțeles, pentru că avea să se lase întunericul și se grăbea să-și găsească mai înainte loc de înnoptat.

La apusul soarelui, făcând volte printre toate navele din port, am amarat iahtul așa încât monumentul căpitanului Cook se afla în travers, iar a doua zi dimineața am coborât pe mal pentru a-mi bucura ochii cu priveliștea stâncilor pe care le-a

zărit marele navigator, fiindcă mă aflam pe un tărâm sfânt pentru orice marinar. Dar se pare că pentru orașul Cooktown rămâne încă un semn de întrebare locul exact unde nava sa, *Endeavour,* a fost abătută în carenă[60] pentru a se executa reparații în cursul memorabilului ei voiaj în jurul lumii. Unii spuneau că nu era acolo unde se afla acum monumentul. Asupra acestui subiect s-a încins o discuție într-una din dimineți când, din întâmplare, mă aflam și eu prin preajmă. O tânără doamnă, aflată de față, întorcându-se spre mine ca spre un om cu oarecare autoritate în probleme de navigație, mi-a cerut părerea, lucru ex trem de flatant. Ei bine, dacă își pusese căpitanul Cook în minte să-și repare nava pe uscat acolo, nu vedeam de ce n-ar fi putut tăia un canal până unde se afla acum monumentul, da că avea cumva vreo dragă, după care ar fi putut la fel de bine să acopere canalul. Și asta deoarece căpitanul Cook era în stare să facă orice și nimeni n-a zis vreodată că nu adusese cu el și o dragă. Tânăra doamnă s-a arătat înclinată să-mi accepte ideile și, urmărind mai departe firul povestirii acestei istorice călătorii, m-a întrebat dacă vizitasem locul unde marele circumnavigator fusese ucis, aflat ceva mai departe, în port. Ascultând-o, mi s-a oprit răsuflarea, dar un școlar isteț care tocmai trecea pe acolo, văzând că era nevoie de ceva informații suplimentare, ni le-a oferit:

— Doamnă, căpitanul Cook n-a fost ucis aici, ci hăt departe, în Africa. L-a halit un leu.

Mi-am amintit de niște zile amarnice de odinioară. Cred că era prin 1866; bătrânul vapor *Soushay,* plecat de la Batavia către Sydney, a făcut escală la Cooktown, să ia iarba-scorbutului[61] și, printre altele, să ducă și poșta. Pe lista bolnavilor de la bord era și persoana mea, scuturată de friguri la acel moment. Așa că n-am cunoscut orașul până când m-am întors în locurile acestea, la bordul lui *Spray,* treizeci de ani mai târziu.

Iar acum vedeam venind în port epavele acelea de mineri din Noua Guinee, săraci lipiți și grav bolnavi. Mulți tovarăși de-ai lor muriseră pe drum și fuseseră înmormântați în mare. Nu mai un nemernic cu inima împietrită ar fi fost în stare să-i vadă și să nu încerce să facă ceva pentru ei.

Toți simțeau simpatie față de acești amărâți, dar orășelul era strâmtorat după un lung șir de opere de binefacere. M i-am amintit de darul acelei doamne din Tasmania, pe care hotărâsem să-l păstrez doar ca depozitar, iar acum, spre jena mea, descopeream că și investisem banii. Dar acei oameni cumsecade din Cooktown voiau și ei să asculte niște istorii cu oceane, să afle cum s-a descurcat echipajul lui *Spray* când boala s-a strecurat la bord. În consecință, a fost deschisă bisericuța presbiteriană, de pe colină, unde am ținut conferința, apoi toată lumea a

---

[60] Abatere în carenă – înclinare voluntară, longitudinală sau transversală, a unei nave astfel încât carena să iasă din apă pentru a fi reparată, curățată sau vopsită.

[61] Specii anuale și perene de plante din genul Cochlearia.

participat la discuții și întâlnirea s-a bucurat de un succes răsunător. În prezidiu s-a aflat judecătorul Chester, așa că întâlnirea n-ar fi putut fi decât o reușită. El era cel care ane xase insula Noua Guinee la Marea Britanie.

— Dacă tot mă apucasem de treaba asta, atunci am anexat-o în întregime, a spus.

Felul în care relata isprava suna plăcut în urechea unui bătrân călător. Nemții au făcut atâta gălăgie când s-au trezit că judecătorul le-a luat tot vântul din vele, încât, până la urmă, a trebuit să li se dea și lor ceva. Acum, eu le eram îndatorat minerilor din Cooktown pentru onoarea pe care mi au făcut-o primindu-mi obolul pentru o cauză meritorie. Judecătorului Chester și întregului oraș le eram, de asemenea, îndatorat pentru deosebit de plăcuta atmosferă generală. Pe 6 iunie 1897, am pornit la drum, îndreptându-mă, la fel ca mai înainte, spre nord.

Ajungând în seara de 7 iunie, la apusul soarelui, la un îmbietor loc de popas, am aruncat ancora pentru noapte având în travers farul plutitor de la Claremont. Era pentru prima oară în cursul întregii traversade prin Canalul Marii Bariere de Corali când *Spray* se oprea undeva, cu excepția popasurilor de la Port Denison și râul Endeavour. Chiar a doua noapte, pe 8 iunie, am regretat amarnic că nu am ancorat înainte de lăsarea întunericului, lucru pe care aș fi putut să-l fac, cu ușurință, la adăpostul unui recif. Totul s-a petrecut astfel: *Spray* a trecut de farul plutitor al Recifului M, lumina acestuia a dispărut în pupă și, deodată, în plină viteză, cu scotele largate, iahtul s-a izbit de capătul nordic al Recifulului M, unde mă așteptam să văd o altă lumină de semnalizare. Iahtul s-a smuls de îndată de pe recif și, cu încă un brânci al valului, a trecut peste zona cu apă mică atât de iute, că nici n-am reușit să pricep cum s-a întâmplat asta. Lumina de semnalizare nu se vedea, cel puțin eu n-am văzut-o. Iar după ce m-am izbit de recif nici n-am mai avut timp să mă uit după ea. La urma ur mei, nici nu mai conta.

Incidentul însă i-a dat lui *Spray* un bun imbold spre Capul Greenville, următorul promontoriu. Observam sub chilă stâncile acelea urâte, în vreme ce iahtul zbura pe deasupra lor, iar prin minte mi-a trecut că litera M, cu care a fost botezat reciful, era a tréisprezecea din alfabetul nostru, iar tréisprezece, așa cum observasem cu ani și ani înainte, era numărul meu norocos. Localnicii de la Capul Greenville sunt renumiți ca indivizi periculoși și fusesem sfătuit să-i salut din mers. Așadar, de la Reciful M, am virat în largul insulelor vecine pentru a fi mai în siguranță. Navigând frumușel mai departe, *Spray* a trecut de Insula Home, prin largul promontoriului, îndată după miezul nopții, și s-a întins la drum spre vest. Curând s-a întâlnit cu un vapor ce se îndrepta spre sud, croindu-și cu greu drum prin beznă, făcând noaptea și mai sumbră cu fumul lui negru.

De la Insula Home, m-am îndreptat spre Insula Sunday.

Cu aceasta din urmă în travers, am redus velele, pentru că nu voiam să ajung înainte de ivirea zorilor la Insula Bird, aflată în față, deoarece sufla un vânt puternic, iar aceasta era foarte joasă, cu multe locuri primejdioase în jurul ei. Miercuri, 9 iu nie 1897, când s-a luminat de ziuă, Insula Bird s-a ivit exact în provă, la o distanță de două mile și jumătate, și am socotit că ajunsesem destul de aproape. Un curent

puternic împingea stupul înainte. Ar fi trebuit să reduc velele mai devreme. Prima și singura pirogă australiană pe care am văzut-o în cursul acestei călătorii am întâlnit-o aici, venind dinspre continent, cu o zdreanță de velă ridicată.

Dimineață, am găsit la bord un pește lung, subțire, care sărise pe punte în timpul nopții. L-am pregătit pentru micul dejun. Neastâmpăratul acesta nu părea mai gros decât un hering, cu care și semăna în mai toate privințele, doar că era de trei ori mai lung. Cu atât mai bine, pentru că mie îmi place destul de mult heringul proaspăt. În jur se vedeau o mulțime de pescăruși albaștri, unele dintre cele mai frumoase ființe de pe Pământ. Săltând peste valuri. *Spray a* intrat în Canalul Albany, tocmai când soarele a scăpătat spre înălțimile Australiei.

Până la ora 7:30 p.m., *Spray* parcursese canalul și se oprise într-un golfuleț, aproape de coasta continentului, lângă o navă de pescuit perle, numită *Tarawa,* aflată și ea la ancoră. Căpitanul navei îmi dădu indicații unde să staționez. Îndată după aceea, s-a arătat la bord pentru a-mi strânge mâna. *Tarawa* era californiană, iar comandantul ei, căpitanul Jones, american.

În dimineața următoare, căpitanul Jones a adus la bord două perechi de scoici perlifere minunate, cele mai frumoase pe care le avea; se vedea că e marinar dintr-o bucată! M-a încredințat că, dacă mai zăboveam vreo câteva ceasuri, aveau să vină să ne facă o vizită niște prieteni din Somerset, așezare aflată în apropiere, iar unul dintre membrii echipajului, care sorta scoicile pe punte, a pus pariu că așa avea să se întâmple.

Și secundul a pariat pe asta. Prietenii au apărut, după cum puseseră rămășag și al doilea secund și bucătarul. Acești prieteni erau domnul Jardine, fermier, persoană cunoscută în zonă, și membrii familiei sale. Doamna Jardine era nepoata regelui Malietoa și verișoară cu frumoasa Faamu-Sami („Cea care face marea să ardă"), ce-mi făcuseră o vizită pe *Spray,* la Apia. Domnul Jardine s-a dovedit un scoțian minunat. Părea fericit să trăiască înconjurat de mica sa familie în aceste locuri atât de singuratice, savurând plăcerile vieții.

Faptul că *Tarawa* fusese construită în America explica lim pede de ce membrii echipajului, Jim și ceilalți, se arătau mari amatori de pariuri. Cu toate astea, lucru destul de ciudat, căpitanul Jones, singurul american sadea la bord, nu paria niciodată.

După ce-am mai stat la taclale cu cei de pe *Tarawa* și cu domnul și doamna Jardine, mi-am luat rămas bun de la ei, am ridicat din nou ancora și am pornit spre Insula Thursday, care se vedea bine acum în mijlocul Strâmtorii Torres, unde am și ajuns îndată, după prânz. Aici, *Spray* a poposit până pe 24 iunie. Fiind singura navă care reprezenta Statele Unite, *Spray* a trebuit să mai zăbovească, pentru că pe 22 iunie se sărbătorea jubileul reginei. Iar de cele două zile în plus era nevoie pentru „a veni pe chilă dreaptă", cum spun marinarii.

În tot acest răstimp am petrecut momente plăcute, preumblându-mă pe insulă. Domnul Douglas, magistrat rezident, m-a invitat să fac o croazieră cu vaporul său printre insulele din Strâmtoarea Torres. Fiind vorba de o expediție științifică, condusă de profesorul Mason Bailey, am bătut insulele Friday și Saturday, unde

am avut și eu ocazia să mă inițiez puțin în botanică. Domnișoara Baily, fiica profesorului, ne-a însoțit în această expediție și mi-a vorbit despre o mulțime de plante de prin partea locului, cu niște denumiri foarte lungi.

22 iunie a fost o zi mare pe Insula Thursday, pentru că am avut parte nu numai de un jubileu, ci și de un dans *corroboree*[62]. Domnul Douglas a adus de pe continent vreo patru sute de războinici băștinași, cu neveste și copii, pentru a da acestei zile de sărbătoare culoarea locală, deoarece, pe Insula Thursday, când oamenii fac o treabă, atunci o fac cu tot tacâmul. În orice caz, dansurile *corroboree* s-au bucurat de un succes răsunător. Petrecerea a avut loc în timpul nopții, artiștii, spoiți în culori fantastice, au jucat și au sărit în jurul flăcărilor. Unii băștinași erau mascați și vopsiți în chip de păsări și animale, între care cangurul și emul erau bine reprezentați.

Unul dintre băștinași țopăia ca o broască, alții își desenaseră pe trup schelete omenești și dansau amenințător cu sulițele în mână, gata să arunce cu ele în cine știe ce inamic imaginar.

Cangurul sărea și dansa cu o grație firească, dovedindu-se un personaj reușit. Toți țineau ritmul muzicii vocale și instru mentale, iar instrumentele (vai, Doamne!) erau niște bucăți de lemn, izbite unele de altele și niște oase plate ținute în pal mă și lovite ritmic pentru a scoate sunete înfundate. Spectacolul era, în același timp amuzant și respingător.

Războinicii aborigeni pe care i-am văzut în Queensland erau mlădioși, destul de bine clădiți, dar de cele mai multe ori aveau chipul desfigurat, iar femeile lor erau încă și mai urâte, dacă asta e cu putință.

Am băgat de seamă că în ziua jubileului nu erau ridicate alte steaguri străine în afară de pavilioanele britanic și american – de mărimi diferite, de la cele mai mici până la cele de dimensiuni standard – ce păzeau intrarea portului sau fluturau în diverse locuri. Când am vorbit cu domnul Douglas despre asta, am îndrăznit să fac o observație în legătură cu omagiul adus țării mele.

— Ah, mi-a replicat, sărbătoarea e o treabă de familie, iar steagul american nu e pentru noi un steag străin.

Spray ridicase cel mai elegant pavilion de care dispunea și, împreună cu cel britanic, flutura sus de tot, pe catarg.

Pe 24 iunie, după o revizie completă, *Spray* a pornit în lunga sa călătorie pe Oceanul Indian. Înainte de plecare, domnul Douglas mi-a dăruit un pavilion. *Spray* scăpase de-acum de aproape de toate primejdiile Mării de Corali și ale Strâmtorii Torres – și nu fuseseră puține. De aici înainte totul se reducea pur și simplu la simpla navigație și la păstrarea neabătută a drumului. Alizeul încă sufla cu putere și te puteai bizui pe el până la coasta Madagascarului, dacă nu și mai departe, pentru că era abia începutul sezonului.

---

[62] Ritual al băștinașilor din Australia.

Nu aveam niciun chef să ajung în largul Capului Bunei Speranțe înainte de miezul verii, iar acum eram abia la începutul iernii. Nimerisem în largul acestui cap odată în iulie, ceea ce în zona respectivă înseamnă mijlocul iernii. Nava aceea mare pe care o comandam atunci n-a avut parte decât de uragane cumplite, pe care le-a înfruntat cu dificultate. Nu mai doream să văd uragane hibernale. Nu că m-aș fi temut de ele acum mai mult decât înainte – eram pe *Spray,* nu pe o navă mai mare –, ci pentru că preferam vremea frumoasă. E drept că în orice anotimp poți avea parte de furtuni puternice în largul Capului Bunei Speranțe, dar vara acestea sunt totuși mai rare și nu durează prea mult. Iar acum fiindcă aveam înaintea mea timp suficient, m-am gândit și la o punere pe uscat, pe una dintre insulele aflate în drum, drept care mi-am stabilit itinerarul spre Insulele Cocos, niște atoli aflați la două mii șapte sute de mile. Luându-mi rămas-bun de la Insula Booby, prin apropierea căreia *Spray* a trecut dimineața devreme, m-am hotărât ca în drum să mă apropii de Timor, insulă cu munți înalți.

Mai văzusem Insula Booby și înainte, dar numai o singură dată, pe când călătorisem pe vaporul *Soushay,* dar din cauza frigurilor eram „abătut în carenă". În timp ce vaporul trecea prin această zonă, avusesem doar atâta putere cât să mă târăsc pe punte și să mă uit spre insulă. Dacă aș fi fost în stare, aș fi vizitat-o. În acele vremuri, orice navă care se alia în trecere pe acolo avea obiceiul să lase, într-o peșteră, provizii pentru naufragiații și marinarii loviți de năpastă prin aceste locuri.

Căpitanul Airy de pe *Soushay,* om de treabă, a trimis o barcă la peșteră, contribuind și el la depozitul de provizii. Alimentele au fost depuse în siguranță, iar la întoarcere barca a adus de la oficiul poștal improvizat acolo vreo duzină de scrisori.

Cele mai multe erau lăsate de marinarii de pe baleniere, cu rugămintea ca prima navă ce se va îndrepta spre casă să le ia și să aibă grijă să le expedieze mai departe, după cum se împământenise de mulți ani obiceiul acestui ciudat serviciu poștal. Câteva dintre scrisorile aduse de barca noastră erau pentru New Bedford, altele pentru Fairhaven, Massachusetts.

Acum, pe Insula Booby se află un far și funcționează un serviciu poștal regulat ce asigură legătura cu restul lumii, iar nesiguranța în legătură cu soarta scrisorilor lăsate acolo este de domeniul trecutului. Nu m-am oprit la insuliță, dar, navigând aproape de țărm, am schimbat semnale cu paznicul farului. Mergând mai departe, iahtul a intrat curând în Marea Arafura, unde zile la rând și-a croit drum prin apa albă ca laptele, verde sau purpurie. Am avut norocul să intru pe această mare când Luna se afla în ultimul ei pătrar, avantajul fiind că în nopțile întunecoase am fost martorul efectelor de fosforescență în toată splendoarea lor. Unde iahtul tăia fața mării, apa părea să ia foc și, la lumina ei, puteam să văd și cele mai mărunte lucruri pe punte, iar siajul semăna cu o cărare de flăcări.

Pe 25 iunie, iahtul trecuse de toate bancurile de nisip și de celelalte pericole asemenea și naviga pe o mare liniștită, întinzându-se la drum cu viteză redusă, totuși. Am ridicat și vela focului săgeții făcută la Juan Fernández și am folosit-o

drept spinacher[63], cu ajutorul unui tangon[64], improvizat din cel mai zdravăn bambus pe care mi-l dăruise doamna Stevenson în Samoa. Spinacherul trăgea acum zdravăn, bambusul ținea bine, iar *Spray* și-a iuțit mersul. Câțiva porumbei, care veneau din Australia către insule, s-au abătut spre *Spray.* Păsări mai mici se vedeau zburând în direcția opusă. În această parte cu adâncimi reduse a Mării Arafura, unde am intrat mai întâi, șerpi de mare înotau la suprafață, unduindu-se peste valuri. Când iah tul a pătruns în regiunea cu apă mai adâncă, șerpii au dispărut. Pe albastrul oceanului nu s-a mai arătat niciunul.

În acele zile cu vreme frumoasă, nu aveam mare lucru de făcut și nu-mi rămânea decât să citesc și să mă odihnesc la bordul lui *Spray,* refăcându-mă cât mai mult posibil după perioada zbuciumată de la Capul Horn, pe care n-o uitasem, și pregătindu-mi forțele în vederea întâlnirii cu Capul Bunei

Speranțe. Jurnalul consemna acum cam același lucru zi de zi; iată, de exemplu, ce am scris pe 26 și 27 iunie:

26 *iunie, dimineața, puțin gren. Mai târziu s-a pornit briză statornică. La amiază pe loch sunt* ………….130 *de mile.*

Se scade corecția derivei ..10 mile

120 de *mile*

Se adaugă tăria curentului 10 mile

130 *de mile*

Latitudinea stabilită prin observații, la amiază:

10 grade 23'sud

Longitudinea e cea marcată pe hartă.

Desigur, însemnările nu vădesc cine știe ce efort intelectual. Cele notate pe 27 iunie sunt și mai relevante:

Întâi de toate, azi am găsit un pește zburător pe punte;

l-am prăjit în unt.

133 de mile pe loch.

Deriva se scade, curentul se adaugă, dar cum, pe ghicite, sunt cam egale, totalul rămâne același.

Latitudinea stabilită prin observații la amiază:

10 grade, 15' *sud*

Vreme de mai multe zile, *Spray* a navigat spre vest, pe paralela de zece grade

---

[63] Velă triunghiulară cu suprafață mare, arborată de ambarcațiuni care au vânt din pupă pentru a mări propulsia.

[64] Catarg orizontal mobil, cu funii și scară.

douăzeci și cinci de minute sud, pe un itinerar ca trasat cu creionul. Dacă în timpul zilei sau al nopții s-a abătut cumva de la drum – și trebuie să se fi întâmplat asta la amiază, în chip ciudat, *Spray* se afla din nou la aceeași latitudine. Dar știința cea mare era în a estima longitudinea. Ceasul meu de tinichea, singurul pe care-l aveam, își pierduse deja și arătătorul ce indica minutele, dar, după ce l-am zgâlțâit bine, a început să arate orele și, în fond, asta era de ajuns.

Pe 2 iulie, a apărut marele Timor, departe, spre nord. A doua zi, am văzut Insula Dana, destul de aproape, iar noaptea, dinspre coastă, a venit o briză aducând cu ea miresmele bogate ale țărmului.

Pe 11 iulie, *Spray* naviga cu toate pânzele sus și cu spinacherul, când, pe la amiază, s-a ivit la un cart în provă tribord Insula Crăciunului. Înainte de lăsarea întunericului, era în pupă la vreo două mile jumătate. Era frumoasă așa, înconjurată de mare, ajungând la o înălțime considerabilă în mijloc.

Conturul părea mlădios ca al unui pește, spălat cum era de hula puternică a oceanului ce se spărgea de coastele sale, fă când insula să semene cu un monstru nemișcat, adormit în mijlocul apelor. Părea să fie o balenă; iahtul naviga în lungul ei și, cam în dreptul unde ar fi trebuit să întâlnesc capul, se zări chiar și o nară – de fapt, o spărtură într-o lespede de piatră –, iar valurile ce se izbeau acolo aruncau în sus o coloană de apă, făcând asemănarea și mai veridică.

Trecuse multă vreme de când nu mai văzusem această insulă, dar îmi aminteam admirația pe care o simțisem față de căpitanul navei pe care mă aflam atunci, *Tanjore,* auzindu-l într-o dimineață strigând de pe dunetă:

— Unu' dintre voi cu ochi buni, sus în arboradă, ca să zărească Insula Crăciunului.

Și insula s-a arătat, într-adevăr, vederii de sus, de pe verga rândunicii. Căpitanul M. Ne-a făcut astfel un mare hatâr, dar niciodată nu și-a mai îngăduit atâta bunăvoință. Secundul, spaima noastră, a marinarilor de rând de pe navă, nu îndrăznea, de obicei, să treacă pe dinaintea căpitanului, iar acum s-a rânduit, cu umilință, mult înapoia lui. Când am ajuns la Hong Kong, printre scrisorile navei aveam și eu una. Eram în aceeași barcă împreună cu căpitanul și ținea de mai multe ceasuri la el scrisoarea aceea pentru mine. Dar credeți cumva că s-ar fi coborât să înmâneze el scrisoarea unui marinar? Firește că nu! Abia când am ajuns la navă a dat-o secundului, acesta a pasat-o celui de-al doilea ofițer, care a așezat-o, pe furiș, pe cabestan și abia de acolo am putut s-o iau!

CAPITOLUL XVI

Obligat sâ navighez foarte atent. Trei ceasuri la timonă în douăzeci și trei de zile. Sosirea în Insulele Cocos.

Un ciudat capitol de istorie. Bun venit din partea copiilor insulei. *Spray* este urcat pe mal, pentru a fi curățat și vopsit.

Binecuvântare mahomedană pentru un borcan de gem.

Insulele Cocos – adevăratul paradis. O aventură periculoasă într-o barcă

micuță. Spre Insula Rodrigues.
Confundat cu Antihristul. Guvernatorul potolește temerile oamenilor. O prelegere. La o mănăstire de pe deal

Până la Insulele Cocos nu mai erau decât cinci sute cinci zeci de mile, dar chiar și pe această mică distanță trebuia să fiu foarte atent să țin drumul exact, altfel treceam pe lângă atol.

Pe 12 ale lunii, la vreo câteva sute de mile sud-vest de Insula Crăciunului, am văzut nori de contraalizee venind dinspre sud-vest, la foarte mare înălțime față de vânturile regulate, ca re, vreme de câteva zile, și-au cam pierdut puterea, în timp ce tot dinspre sud-vest s-a simțit o hulă mai tare decât de obicei. Era semn că în direcția Capului Bunei Speranțe era o furtună de iarnă. În consecință, am urcat mai mult pe vânt, făcând o corecție de vreo douăzeci de mile pe zi în tot acest interval, din cauza schimbării curentului. N-am exagerat, pentru că pe acest nou curs am zărit Insulele Cocos, chiar în provă. Primul semn sigur că pământul era aproape a fost vizita unei chire albe de mare, într-una dintre dimineți. A plutit mișcându-se cu mare pricepere în jurul iahtului și s-a îndepărtat spre vest, vâslind din aripi, cu un aer foarte preocupat. Chira albă de mare e considerată pasărea-pilota Insulelor Cocos. Mai apoi am dat peste o grămadă de zburătoare ieșite la pescuit, luptându-se pe prada prinsă. Estima mea fusese la înălțime și, sărind în arboradă, am zărit, de la jumătatea catargului, palmieri ridicându-se deasupra apei, exact în față. Mă așteptam să-i văd, dar priveliștea m-a înfiorat ca un șoc electric. M-am lăsat să alunec în jos pe catarg, tremurând, cuprins de una dintre cele mai ciudate senzații. Neputând să-mi stăpânesc tulburarea, m-am așezat pe punte, lăsându-mă pradă emoției. Pentru cei aflați pe uscat, într-un salon să zicem, imaginea aceasta le-ar putea părea o dovadă de slăbiciune, dar istoria mea este despre o călătorie făcută de unul singur.

N-am atins timona, pentru că, împins de curent și de hula mării, iahtul s-a trezit în pasa de navigație a canalului. Nici forțele navale n-ar fi putut reuși mai bine! Apoi am orientat velele în funcție de vânt, am luat timona și l-am chinuit pe *Spray* vreo câteva mile până a ajuns în traversul locului de debarcare, unde am aruncat ancora la ora 3:30 p.m., pe 17 iulie 1897. Trecuseră douăzeci și trei de zile de la plecarea din Insula Thursday. Distanța parcursă era de două mii șapte sute de mile în linie dreaptă. Pe Atlantic ar fi constituit o croazieră pe cinste. A fost o călătorie foarte plăcută. În toate cele douăzeci și trei de zile n-am stat la timonă mai mult de trei ceasuri cu totul, socotind și timpul folosit pentru a răzbi curentul în portul Keeling. Pe parcursul acesta, am legat timona și am lăsat iahtul în voia lui. Fie că vântul bătea din travers, fie din pupă, era totuna: iahtul își ținea drumul. Nicio etapă a

călătoriei, în general, nu s-a dovedit atât de reușită.[65]

După cum spune amiralul Fitzroy, din Marina Regală Britanică, Insulele Cocos se află între unsprezece grade și cincizeci de minute și douăsprezece grade și douăsprezece minute latitudine sudică și între nouăzeci și șase de grade și cincizeci și unu de minute și nouăzeci și șase de grade și cincizeci și opt de minute longitudine estică. Au fost descoperite în 1608 – 1609 de căpitanul William Keeling, aflat pe vremea aceea în serviciul Companiei Indiilor de Est. Grupul de sud e compus din șapte sau opt insule și insulițe pe atolul ce constituie scheletul insulei ce se va forma cândva aici, după cum evoluează recifele de corali. Insula nordică nu are port, e foarte rar vizitată și lipsită cu totul de importanță. Insulele din sud constituie o mică și ciudată lume, cu o istorie romantică. Aici au ajuns ba câte o vergă a vreunei nave măturate de uragane, ba câte un trunchi de copac ce a plutit tocmai din Australia, ba vreo navă nefericită eșuată pe țărm. În cele din urmă, a fost vizitată de om. Odată, a ajuns aici chiar și o stâncă prinsă zdravăn între rădăcinile unui co pac dus de valuri.

După descoperirea insulelor de către căpitanul Keeling, primul vizitator de renume a fost căpitanul John Clunis-Ross care, în 1814, a atins și aceste țărmuri, cu nava *Romeo*, în timpul unei călătorii spre India. Căpitanul Ross s-a reîntors, doi ani mai târziu, împreună cu soția și restul familiei, cu soacra, doamna Dymoke, și opt marinari, cu toții meșteșugari, pentru a lua insula în stăpânire, dar l-au găsit

---

65 Andrew J. Leach, în raportul lui din 21 iulie 1897, transmis prin guvernatorul Kynnersley din Singapore, către Joseph Chamberlain, secretar al coloniilor, vorbea despre vizita navei Iphegenia, în acest atol: „După ce-am părăsit zona adâncă a oceanului, de un albastru atât de închis, și am intrat în inelul atolului, contrastul a devenit cu totul remarcabil. Culoarea strălucitoare a apei, transparentă până la adâncimea de treizeci de picioare, când purpurie, când albastră, împrumutând cea mai pură nuanță a cerului, când verde, cu crestele albe ale valurilor fulgerând sub soarele strălucitor, insulele acoperite de palmieri ce te înconjoară, canalul dintre ele, care, spre sud, aproape că nici nu se mai distinge, plajele cu nisip alb și porțiunile și mai albe unde se sparg brizanții și, în cele din urmă, laguna însăși, ce se în tinde pe vreo opt mile de la nord la sud și cinci, șase mile de la est la vest – toate acestea oferă o priveliște de neuitat. Cu oarecare întârziere, domnul Sidney Ross, fiul cel mare al domnului George Ross, a ieșit în întâmpinarea noastră și îndată. Însoțit de doctor și de un alt ofițer, am coborât la țărm. Când am ajuns la locul de debarcare, am văzut ridicat pe uscat, pentru a fi curățat etc. Iahtul Spray, din Boston, o iolă de 12,70 tone bruto, proprietate a căpitanului Joshua Slocum. Sosise în insulă pe data de 17 iulie, după douăzeci și trei de zile de la plecarea din Insula Thursday. Acest extraordinar călător solitar pornise din Boston cu vreo doi ani înainte, de unul singur, traversase oceanul până la Gibraltar, navigase apoi către Capul Horn, trecuse prin Strâmtoarea Magellan, către Arhipelagul Societății și de-aici se îndreptase spre Australia și apoi, prin Strâmtoarea Torres, spre Insula Thursday? (n.a.)

acolo pe un oarecare Alexander Hare, care, între timp, ochise micul atol pentru a-l transforma într-un paradisiac serai cu femei de origine malaeză, pe care le strămutase de pe coasta Africii. În mod straniu, chiar fratele lui Ross fusese cel care-l transportase până în insule pe Hare, împreună cu haremul lui, fără să știe de proiectul căpitanului John de a ocupa acea mică lume. Și astfel, iată-l pe Hare, cu ale lui femei și cu tot calabalâcul, venit să se așeze definitiv.

Cu prilejul precedentei sale călătorii, Ross prinsese un pavilion englezesc de un catarg, pe Insula Horsburg, una dintre componentele grupului. După doi ani, câteva zdrențe încă mai fluturau în bătaia vântului, iar marinarii săi începură pe loc și cu mult zel invadarea noului regat[66] pentru a pune stăpânire pe el, cu haremul lui cu tot și restul lucrurilor. Puterea celor patruzeci de femei, având doar un bărbat care să le comande, nu putea să le țină piept și să-i alunge pe cei opt marinari zdraveni.

Din clipa aceea, pentru Hare au început vremuri grele. El și Ross nu se prea împăcau ca vecini. Insulele erau prea mici și prea apropiate pentru două temperamente atât de diferite.

Hare avea „oceane de parale" și ar fi putut să trăiască regește la Londra. Dar înainte fusese guvernator al unei colonii sălbatice din Borneo și nu se mai putea acomoda acum cu viața liniștită oferită de plictisitoarea civilizație. Așa că s-a încăpățânat să rămână cu cele patruzeci de femei ale lui pe atol, retrăgându-se încet din fața lui Ross și a zdravenilor lui marinari. În cele din urmă, s-a trezit cu haremul lui cu tot pe o insuliță cunoscută până în aceste zile sub numele de Pușcăria. Acolo, la fel ca Barbă-Albastră, își închise femeile într-o fortăreață. Canalul dintre insule era îngust, apa nu prea adâncă, iar cei opt marinari scoțieni purtau cizme înalte. Hare era disperat. Încercă să ajungă la un compromis, folosindu-se de rom și alte finețuri, dar nu reuși decât să înrăutățească și mai mult relațiile.

După prima sărbătorirea Sfântului Andrei pe insulă, chiar în ziua ce-a urmat, turbat de furie și deja la cuțite cu căpitanul, Hare îi expediase acestuia o scrisoare:

Dragă Ross, când le-am trimis rom și un porc fript marinarilor dumitale am crezut că aceștia se vor ține mai departe de grădina mea de flori.

La care, în replică, tremurând de indignare, căpitanul strigă, din mijlocul insulei unde se afla:

— Hei, voi de pe Insula Pușcăriei! Hei, Hare, nu știi că nu mai romul și friptura de porc nu-s de ajuns pentru raiul marinarului?

După aceea, Hare a relatat că urletele căpitanului se puteau auzi până în Java. Acel stabiliment nelegiuit al lui Hare s-a destrămat curând, odată cu fuga femeilor

---

[66] în relatarea existentă în Cartea-pilot a lui Findlay există câteva nepotriviri cronologice cu privire la unele evenimente. Eu am reținut cele povestite de nepoții bătrânului căpitan și de sursele locale, (n.a.)

de pe Insula Pușcăriei, ele punându-se apoi sub protecția lui Ross. Hare a plecat în Batavia, unde a și murit.

În momentul debarcării, impresia care mi-a rămas a fost aceea că pe Insulele Cocos copiii erau iubiți ca lumina ochilor.

— Toți copiii au venit să vă întâmpine, mi-a explicat dom nul Ross, când i-am văzut sute, de toate vârstele și înălțimile înghesuindu-se pe chei.

Oamenii acestor locuri erau destul de sfioși, dar, fie tineri, fie bătrâni, nu treceau niciodată pe dinaintea ușii cuiva fără să zică bună ziua. Cu vocea aceea cântată a lor își spuneau:

— Te plimbi? *(Jalan, jalan?)*

— Vii cu mine? venea, de obicei, replica.

Multă vreme după ce-am sosit, copiii au privit cu oarecare neîncredere și teamă nava aceea cu un singur om. Cu mulți ani înainte, un băștinaș fusese mânat de vânt în larg și ţâncii își dădeau cu presupusul că poate omul acela se preschimba se din negru în alb și se întorsese cu iahtul. O vreme am fost urmărit tot timpul, indiferent ce mișcare făceam. Îi interesa, mai ales, ce mâneam. Într-una din zile, după ce vopsisem fața bordajului cu un amestec de gudron de cărbune și alte ingrediente, în vreme ce-mi luam cina punându-mi cu generozitate gem de mure pe pâine, am auzit o bufnitură, apoi un strigăt și, în cele din urmă, zgomotul făcut de fuga copiilor, care țipau:

— Căpitanul mănâncă gudron, căpitanul mănâncă gudron!

Dar curând au avut ocazia să descopere că gudronul ace la era foarte bun și că eu dispuneam de el din belșug. Într-o altă zi, pe când ungeam un biscuit marinăresc cu gem pentru un puști care era numai ochi, i-am auzit cum șopteau în tre ei:

— *Chut-chut!*

Ceea ce însemna ca mă mușcase un rechin de mână; băga-seră de seamă că-mi lipsește un deget. Din clipa aceea m-au privit ca pe un erou; n-aveam destule degete de care să mă apuce puștii aceia cu ochi strălucitori, ce pretutindeni voiau să se agațe de mine. Înainte, când întindeam mâna spre ei și le spuneam „Veniți“, se sfiau și dispăreau în cea mai apropiată casă, spunând *„Dingin”* („E rece") sau *„Ujan“* („O să plouă").

Dar acum nu mai credeau că sunt sufletul negrului dispărut, așa că mi-am făcut deodată o mulțime de prieteni pe insulă, indiferent dacă ploua sau era soare.

Într-una din zile, când am vrut să trag iahtul la apă și am văzut că se înțepenise bine în nisip, toți copiii au început să bată din palme și să strige că *kpeting* (un crab) ținea iahtul de chilă. Iar micuța Ophelia, de vreo zece, doisprezece ani, a scris în jurnalul de bord al lui *Spray:*

O sută de bărbați încearcă-n van
Să tragă iahtul cu un cabestan.
Dar cablul a plesnit în zece
Și iahtul nu mai vrea să plece.
Copii, de vă uitați voi bine,

O să vedeți un crab că-l ține.

Nu știu dacă lucrurile stăteau așa sau nu, dar s-a luat hotărârea ca, pentru un borcan de gem, preotul mahomedan Sama Emimul să-l roage pe Mahomed să binecuvânteze călătoria și să-l facă pe crab să dea drumul chilei lui *Spray,* ceea ce s-a și întâmplat, iar iahtul a început să plutească chiar cu următoarea maree.

Pe 22 iulie a sosit și *Iphegenia* din Marina Regală Britanică, aducând la bord pe domnul judecător Andrew J. Leech și oficialitățile tribunalului, aflați într-un tur de inspecție prin așezările din strâmtoare, de care țineau și Insulele Cocos, pentru a asculta plângerile și a judeca, în conformitate cu prevederile legii, cazurile, dacă existau. L-au găsit pe *Spray* ridicat pe uscat, legat de un cocotier. În aceste insule nu se pomeni se plângere din ziua în care plecase Hare, pentru că descendenții lui Ross îi socotiseră întotdeauna pe restul ca făcând parte din familie.

Dacă există paradis pe pământ. Atunci în Insulele Cocos se află. Pentru justiție nu se profila niciun caz, dar ceva tot trebuia făcut, întrucât în port se găseau două nave, un mare vas de război și *Spray.* Așa că, în loc de proces, s-a stârnit un dans, iar la țărm au venit toți ofițerii care își puteau părăsi nava. Au sosit și cei de pe insulă, tineri și bătrâni, așa că sala cea mare a guvernatorului s-a umplut de oameni. Toți cei care se puteau ține pe picioare dansau, în vreme ce copiii foarte mici stăteau claie peste grămadă în colțul sălii, mulțumiți să vadă și ei petrecerea. Micuța mea prietenă Ophelia a dansat cu judecătorul. Două viori – ele compuneau toată orchestra – scârțâiai! mereu aceeași veche melodie: „Până dimineață nu ajungem acasă”. Și nici că am ajuns.

În Insulele Cocos nu femeile fac muncile grele, așa cum am văzut în multe locuri vizitate în cursul călătoriei. Femeile din Tierra del Fuego s-ar fi simțit tare mulțumite să-l va dă pe stăpânul și domnul lor cocoțat în vârful cocotierului.

În afară de faptul că sunt buni cățărători în arbori, bărbații din Insulele Cocos știu să facă și pirogi foarte bune. Aici i-am cunoscut pe cei mai pricepuți meșteri în construcția de bărci din tot cursul călătoriei. Sub palmierii de aici întâlnești mulți meșteri îndemânatici, iar sunetul nicovalei și al ferăstrăului nu contenește de dimineața până seara. Primii coloniști scoțieni au lăsat aici ca moștenire puterea seminției lor nordice și pe cea a unor obiceiuri statornice. Nicio societate de binefacere n-a făcut vreodată pentru populația vreunei insu le atâtea câte s-a străduit nobilul căpitan Ross să facă în acest loc, iar fiii săi au continuat exemplul lui de hărnicie și chiverniseală.

Amiralul Fitzroy, de pe *Beagle,* care a vizitat aceste locuri – unde multe lucruri sunt pe dos decât în alte părți –, vorbea de „aceste insulițe unice, unde crabii mănâncă nuci de cocos, peștii se hrănesc cu corali, câinii prind pește, oamenii călăresc broaște țestoase, iar scoicile sunt niște primejdioase cap cane pentru om“, adăugând că „păsările de mare își fac cuibul cel mai adesea în crengi, iar multe neamuri de șobolani își durează culcușul în vârful palmierilor”.

După ce iahtul a fost din nou pregătit de mare, m-am hotărât să-l încarc cu uriașe scoici tridacna ce se găsesc într-unul din golfurile apropiate. Și chiar acolo,

în văzul întregului sat, era mai-mai să duc la pieire echipajul lui *Spray,* nu pentru că aș fi călcat în capcana constituită de vreo scoică, ci pentru că nu am luat în seamă detaliile presupuse de o plimbare cu bar ca prin port. Străbătusem până atunci oceane, iar de la acel moment le-am traversat chiar pe toate, navigând în jurul lumii fără să fiu pus în fața unei situații atât de disperate ca în timpul acelei plimbări prin lagună, când am lăsat totul în seama altuia și acel muritor, slab de înger, probabil că lăsase totul în seama mea. Indiferent cum s-a întâmplat, m-am trezit alături de un african aiurit, într-o barcă rablagită toată, înzestrată cu o velă putredă, care, în mijlocul canalului, a fost smul să de un gren ce a început să ne împingă, fără putință de scăpare, spre larg, unde ne-am fi pierdut negreșit. În partea de sub vânt se întindea întregul ocean și, în vreme ce mer geam astfel în derivă, am văzut, cu groază, că în barcă nu era nicio padelă, niciun fel de vâslă, nimic! Aveam o ancoră, e drept, dar parâmă nici cât să legi o mâță, iar de-acum ajunseserăm la apă adâncă. Printr-un mare noroc s-a nimerit să fie totuși o prăjină. Folosind-o pe post de vâslă, muncind din răsputeri și favorizați de o întâmplătoare slăbire a vântului, am putut mâna barca aceea capcană până la apă mai mică, de un de atingând fundul lagunei cu prăjina am împins-o la mal.

Cum în direcția în care bătea vântul Africa era cea mai apropiată coastă, la vreo trei mii de mile depărtare, din echipajul lui *Spray* n-ar mai fi rămas mare lucru ținând cont că nu aveam pic de apă și că mă aflam lângă un individ zvelt și flămând. Nu mai e nevoie să spun că n-am mai riscat, în felul acesta, niciodată. După aceea folosindu-mă de o barcă sigură, am recoltat treizeci de tridacne. Am înlocuit cu ele trei tone de lest, parte aruncată peste bord, pentru a da flotabilitatea necesară iahtului.

Pe *22* august, *kpeting-ul* sau orice va fi fost lucrul care înțepenise iahtul în nisipul insulei și-a slobozit strânsoarea, iar *Spray* s-a pornit spre larg, cu toate pânzele sus, îndreptându-se din nou către casă. Săltând peste unul sau doi brizanți mai mari, *Spray* s-a îndepărtat de recifele strălucitoare. Cu mult înainte de căderea întunericului, Insulele Cocos, cu cele o mie de suflete ale lor, cu cea mai neprihănită viață îngăduită efemerilor muritori, rămaseră în urmă, la pupă. Le-am părăsit, dar le-am păstrat cele mai trainice sentimente.

Marea era învolburată, iar *Spray* era asaltat și spălat din greu de valuri, când urca pe vânt, trebuind să țin neapărat acest drum pentru a ajunge în Insula Rodrigues, ceea ce îmi aducea valurile în travers. Calea adevărată spre insulă era de la vest la sud, la un cart sud, eu mai având de străbătut o mie no uă sute de mile. Dar eu țineam cârma mult în vânt, pentru a compensa deriva generată de valuri și de alți factori înspre partea de sub vânt. Pe acest drum, iahtul a navigat zile întregi cu velele terțarolate. Sigur că mă săturasem de mișcarea ne contenită a valurilor și de faptul că de fiecare dată când ieșeam pe punte eram făcut fleașcă. În aceste condiții meteorologice dificile, *Spray* părea să întârzie în drumul său. Pe seama lor am pus eu diferența mare dintre înregistrările lochului și cal culele făcute de mine, ținând cont de distanța pe care iahtul ar fi putut s-o parcurgă; în cea de-a cincisprezecea zi de la plecarea din Insulele Cocos diferența era de o sută cincizeci

de mile.

Mi-am impus să veghez de va apărea țărmul. În ziua aceea, în amurg, am zărit un pâlc de nori care se mențineau într-un punct fix, drept înaintea mea, în vreme ce alții se deplasau.

Era semnul că acolo se afla uscat. Iahtul a navigat mai departe și, pe la miezul nopții, în direcția în care văzusem norii nemișcați, a apărut o siluetă întunecată. Se afla încă la mare distanță, dar nu încăpea nicio îndoială: în față se ridicau înălțimile Insulei Rodrigues. Am adus la bord lochul mecanic, pe care îl trăgeam după mine mai mult din obișnuință de cât de nevoie, pentru că mă învățasem de multă vreme cu *Spray* și cu hachițele sale. Din tot voiajul acesta un lucru era limpede: puteam avea încredere în *Spray* că va ține drumul corect și mă va purta în siguranță, deși eram gata să-i sar în ajutor la cea mai mică șovăire. Ofițerii care se arată exagerat de siguri pe ei și știu totul ca la carte sunt, după câte am observat eu, și cei care duc la pieire cele mai multe nave și cele mai multe vieți. Cauza acestei diferențe generate de loch e destul de des întâlnită: coliziunea cu vreun pește mai mare.

Două din cele patru palete ale rotorului erau îndoite sau strivite, probabil opera unui rechin. Fiind acum sigur de poziția iahtului, m-am întins să mă odihnesc și să mă gândesc și m-am simțit mult mai bine. În zori, insula se afla în travers, la vreo trei mile. Cum stătea acolo, departe, în mijlocul Oceanului Indian, ca un plaur singuratic adus de ape, insula părea un loc greu încercat de urgia elementelor naturii. Partea din vânt nu era deloc îmbietoare, în schimb în partea adăpostită era un port bun. Am făcut o voltă și am strâns bine vântul, pentru a intra în radă. S-a arătat și un pilot, venit să mă conducă în portul interior, la care se ajungea pe un canal îngust, printre recife de corali.

E ciudat că, în toate insulele, realitatea e prezentată cu insistență drept ceva ireal, în vreme ce lucrurile cu totul improbabile trec drept fapte certe. Așa s-a făcut că aici, cu numai câteva zile înainte, preotul le vorbise enoriașilor săi despre sosirea lui Antihrist, iar atunci când l-au văzut pe *Spray* in trând în port, albit de spumă, mânat din spate de furtună și gonind drept spre țărm, cu doar un om la bord, au început să strige:

— Doamne, ajută-ne! El e și a venit pe corabie!

Ceea ce, aș zice eu, ar fi fost cel mai puțin probabil mod de a se arăta al lui Antihrist. Cu toate astea, vestea a început să se răspândească. Guvernatorul insulei, domnul Roberts, a venit de îndată să vadă ce se petrece, pentru că orașul era în mare fierbere. Una dintre bătrâne, când a aflat de sosirea mea, a intrat în casă și s-a zăvorât. Iar când a auzit că o pornisem pe strada ei, a baricadat de-a binelea ușile și, vreme de opt zile, cât am rămas pe insulă, n-a ieșit din locuință. Guvernatorul Roberts și membrii familiei sale nu împărtășeau temerile mulțimii; ei au urcat la bordul iahtului ancorat la debarcader, iar exemplul lor i-a convins și pe alții să facă la fel. Puștii guvernatorului au pus stăpânire imediat pe luntrea lui *Spray,* așa încât vizita mea l-a costat pe Excelența Sa nu numai ospitalitatea pe care mi-a acordat-o, ci și prețul pentru construirea unei luntri pentru băieți, la fel ca aceea de pe *Spray.*

Prima zi pe acest tărâm al făgăduinței a fost pentru mine ca un basm. Vreme de multe zile cercetasem hărțile și calculasem momentul sosirii mele în acest loc așa cum și-ar socoti cineva sorocul ajungerii la Binecuvântatele Insule[67], gândindu-mă mereu la această clipă ca la încheierea ultimei mari traversade, devenită obositoare din cauza lipsei multor lucruri cu care, în alte împrejurări, mă puteam aproviziona din belșug din când în când. Și iată, în cele din urmă, iahtul a ajuns la locul visat și a fost legat bine la un debarcader. În prima seară petrecută la țărm, cu șervețele fine de masă și pahare de sticlă, vedeam dinaintea mea încă imaginea șervetului de cânepă și al ulciorului cu coada ruptă. În loc să fiu săltat de valuri, variantă perfect plauzibilă, iată-mă într-o încăpere luminoasă, înconjurat de oameni sclipitor de inteligenți, cinând alături de guvernatorul insulei!

— Aladin! am strigat eu. Să-ți văd acum lampa! Felinarul meu de pescar, pe care l-am primit la Gloucester, mi-a dezvăluit lucruri mai frumoase decât ți-a arătat vreodată nenoroci tul tău de opaiț afumat.

Mi-am petrecut următoarea zi primind musafiri în port. Întâi au venit doamna Roberts și copiii „pentru a da mâna cu *Spray*", după cum au spus ei. Nimănui nu-i mai era teamă să urce la bord, în afara acelei bătrâne sărmane, care încă mai susținea că în cala lui *Spray* se ascunde Antihrist, dacă nu cumva s-a furișat pe țărm. Guvernatorul s-a amuzat și în seara aceea l-a invitat cu amabilitate pe „cel ce va distruge omenirea" să vorbească. Lucru pe care acesta l-a și făcut, povestind cu entuziasm despre pericolele mării și despre faptul că, mu ritor de rând fiind, și-ar fi dorit să aibă puterea să o poată liniști. De asemenea, vrăjind luminile și întunericul, el a scor nit pe pereți imagini ale locurilor și țărilor vizitate în cursul călătoriei (care nu semănau deloc cu țările pe care le-ar fi făcut el) și ale oamenilor întâlniți, sălbatici sau nu, oftând din când în când:

— Ticăloșită lume, ticăloșită lume!

Odată încheiată această treabă, Excelența Sa domnul guvernator, i-a oferit acestui Antihrist niște monede de aur împreună cu mulțumirile sale. A doua zi i-am însoțit pe guvernator și pe membrii familiei sale într-o călătorie până la San Gabriel, care se află în interiorul insulei, pe coline. Abatele de la San Gabriel ne-a primit regește la mănăstire și i-am fost oaspeți până în ziua următoare. Când mă pregăteam de plecare, abatele mi-a spus:

— Domnule căpitan, te îmbrățișez și, indiferent care o fi religia dumitale, îmi doresc să reușești în această călătorie. Mântuitorul fie cu tine!

La aceste frumoase cuvinte n-am putut să spun decât atât:

— Părinte abate, dacă toți credincioșii ar fi avut vederi atât de largi ca dumneavoastră, în lume ar fi fost mult mai puțină vărsare de sânge.

La Rodrigues ai toate înlesnirile pentru a-ți umple butoaiele cu apă bună și curată, indiferent de cantitate, guvernatorul Roberts fiind cel care a dispus

---

[67] În mitologia greacă, insule paradiziace locuite de eroi.

construirea unui bazin de acumulare pe colinele ce domină așezarea, trăgând conducte până la debarcader, unde, când eram eu acolo, adâncimea apei la flux era de cinci picioare și jumătate. În anii precedenți se folosea apa de fântână și din cauza ei când și când s-au răspândit boli. De aici se poate face rost și de carne de vită, în orice cantități și la un preț moderat. Se găsesc și cartofi din belșug și ieftini: un sac mare de cartofi pe care l-am cumpărat acolo cu vreo patru șilingi a ținut neobișnuit de bine. N-am făcut decât să-l păstrez în cala uscată a iahtului. Dintre fructe se găseau din belșug rodii și cu doi șilingi am cumpărat ditamai sacul, atât cât a putut căra un măgăruș, din livada pe care, da că tot veni vorba, trebuie să spun că fusese creată chiar de mama natură.

CAPITOLUL XVII

Certificat de sănătate în Mauritius. Refac călătoria, de la început, la Opera din localitate. O plantă abia descoperită botezată cu numele căpitanului de pe *Spray.* Un grup de tinere dornice de a ieși în larg. Un bivuac pe punte. Primire călduroasă la Durban. Un interogatoriu amical în fața lui Henry M. Stanley. Trei înțelepți buri în căutarea dovezilor că Pământul este plat. Părăsind Africa de Sud

Pe 16 septembrie, după opt zile de odihnă în Rodrigues – tărâm îmbelșugat aflat în mijlocul oceanului – am ridicat velele și pe 19 septembrie am ajuns în Mauritius, ancorând la locul de carantină pe la amiază, iahtul a fost remorcat în port de șalupa doctorului, după ce s-a declarat satisfăcut de faptul că îi prezentasem tot echipajul pentru inspecție. La început s-a îndoit că acesta era întregul echipaj, până când a cercetat hârtiile ca re confirmau în fiecare port pe parcursul călătoriei faptul că la bord se afla o singură persoană. Apoi, văzând că fusesem suficient de sănătos cât să ajung până aici, mi-a îngăduit intrarea fără multă zarvă. Dar în interiorul portului, *Spray* mai avea de trecut de încă o vizită. Guvernatorul din Rodrigues, plin de bunăvoință, îmi încredințase, pe lângă poșta oficială, scrisori personale de recomandare către prieteni și îmi spusese că înainte de toate trebuia să-l întâlnesc pe domnul Jenkins, de la ser viciul poștal, un om foarte cumsecade.

— Ce mai faceți, domnule Jenkins? am strigat, când barca lui s-a lipit de *Spray.*

— Doar nu mă cunoașteți! mi-a replicat.

— De ce nu? i-am răspuns.

— De unde vine iahtul acesta?

— Dintr-o călătorie în jurul lumii, i-am răspuns din nou, foarte solemn.

— Și sunteți singur?

— Da. De ce nu?

— Și mă cunoașteți?

— De trei mii de ani, i-am strigat, de pe vremea când și dumneavoastră, și eu aveam o meserie ce ne încălzea mai mult decât cea de acum (cu toate că nici cea de acum nu ne lăsa tocmai reci). Pe atunci vi se spunea Jenkinson, dar dacă v-ați

schimbat numele nu vă condamn deloc.

Domnul Jenkins, om cu tact, a intrat și el în jocul meu, ce ea ce i-a slujit de minune lui *Spray,* deoarece, în urma acestei povești, s-a răspândit vestea că, dacă, după lăsarea întunericului, cineva ar fi urcat la bord, diavolul ar fi pus mâna pe el în dată. Astfel, puteam să-mi îngădui să-l părăsesc pe *Spray* fără teama că va fi prădat în decursul nopții. Bineînțeles că mi-a fost spartă cabina, dar asta pe timp de zi, iar hoții nu s-au ales decât cu o cutie de heringi afumați, pentru că, îndată, Tom Ledston, unul dintre oficialii portului, a reușit să-i prindă cu mâța-n sac și să-i trimită la pușcărie. Pe pungași povestea i-a descurajat foarte mult, fiindcă se temeau de Ledston mai abitir decât de Satana în carne și oase. Nici măcar Mamode Hajee Ayoob, care mi-a fost paznic de zi la bord, până când în cabină a căzut o cutie de la locul ei și bietul om a tras o spaimă de moarte, n-a putut fi convins să facă de strajă și noaptea sau măcar până la apusul soarelui.

— *Sahib,* mi-a zis, nici nu e nevoie.

Ce spunea era perfect adevărat.

În Mauritius, unde mi-am îngăduit un respiro mai îndelungat, *Spray* s-a odihnit și el, aflându-ne în sezonul cu vreme bună. Greutățile călătoriei, dacă putea fi vorba de așa ceva, au fost acum cântărite de ofițeri cu experiență care au socotit că nouă zecimi dintre ele fuseseră depășite. Cu toate acestea, nu puteam să-mi scot din minte că până în Statele Unite mai era cale lungă.

Pentru a mă face și mai înstărit și mai fericit, oamenii cumsecade din Mauritius au dichisit pentru mine Opera numind-o nava *Pantai* („Bibilică"). Iar nava asta era toată nu mai punți, fără nicio cală, în schimb era trainică precum o catedrală. Mi-au pus-o la dispoziție gratis pentru a vorbi des pre aventurile lui *Spray.* De pe duneta lui *Pantai,* onorabilul primar m-a prezentat excelenței sale, guvernatorul. În același fel mi s-a făcut din nou cunoștință cu consulul nostru, generalul John P. Campbell, care mă prezentase mai înainte excelenței sale guvernatorul. Astfel, m-am trezit foarte cunoscut și m-am pornit să reiau povestea călătoriei de la început. Cum am ajuns la capătul relatării habar n-am. Era o noapte zăpușitoare și l-aș fi strâns de gât pe croitorul ce făcuse costumul pe care-l purtam cu această ocazie. Guvernatorul a văzut că-mi jucasem rolul, încercând să mă costumez ca orice muritor de pe țărm. Apoi m-a invitat la reședința sa de la Reduit, unde m-am aflat printre prieteni.

În largul tumultuosului Cap al Bunei Speranțe era iarnă; probabil că furtunile încă mai bântuiau pe acolo. Am hotă rât să le las să se ostoiască, petrecându-mi vremea în climatul mai blând din Mauritius, vizitând Rose Hill, Curipepe și alte locuri de pe insulă. O zi întreagă am petrecut cu bătrânul domn Roberts, tatăl guvernatorului din Rodrigues, și cu prietenii săi, părintele O'Loughlin și părintele Mccarthy.

Ne-am întors și, în drum către *Spray,* am vizitat marea seră de flori de lângă Moka. Proprietarul ei descoperise, chiar în dimineața aceea, o nouă plantă deosebit de rezistentă și, în cinstea mea, a botezat-o Slocum, nume pe care l-a și latinizat de îndată, scăpând în felul acesta de bătaia de cap de a inventa o denumire. Și

acel botanist cumsecade s-a arătat încântat că am trecut pe acolo. Cât de diferite sunt obiceiurile în fiecare ţară! Mi s-a spus că la Boston, Massachusetts, cam în aceeaşi vreme, un domn a plătit treizeci de mii de dolari pentru ca o floare să fie botezată cu numele soţiei sa le, şi nici măcar nu era vorba de o floare mai mare, în timp ce planta Slocum, ce primise acest nume fără ca eu să fi ce rut asta, întrecea în dimensiuni o sfeclă!

La Moka am fost primit regeşte, la fel ca la Reduit şi în alte părţi. Într-un loc m-au întâmpinat şapte tinere, cărora le-am dezvăluit că nu eram în stare să le întorc ospitalitatea decât în limita posibilităţilor mele foarte modeste, adică să le iau la o plimbare eu iahtul.

— Grozav! Chiar asta ne doream! au strigat toate.

— Atunci, vă rog, spuneţi-mi doar când poftiţi să facem plimbarea, am răspuns eu cu blândeţea unui patriarh biblic.

— Mâine, au strigat ele în cor. Mătuşică dragă, hai să mergem, da, şi după aia o să fim cuminţi o săptămână întreagă!

Spune da, mătuşică dragă!

Asta după ce hotărâseră deja ziua! La urma urmelor, fetele în Mauritius sunt la fel ca acelea din America, drept care mătuşica glăsui cam aşa cum ar fi făcut oricare mătuşică foar te cumsecade din ţara mea:

— Bine, vin şi eu!

Treaba asta m-a pus în încurcătură, pentru că mi-a adus aminte că exact a doua zi urma să iau masa împreună cu comandantul portului, căpitanul Wilson. Mi-am spus cu speranţă: „*Spray* o să dea de îndată de mare agitată, iar aceste tinere o să se distreze pe cinste, dar o să aibă rău de mare, iar eu am să mă întorc suficient de devreme, pentru a fi la timp la cină." Dar n-a fost să fie aşa. Am navigat până când Mauritius nici nu s-a mai văzut, iar fetele săreau şi râdeau ori de câte ori câte un val se spărgea, trecând peste bord. Eu stăteam la câr mă şi făceam în aşa fel încât iahtul să salte cât mai rău, în vreme ce-i turnam mătuşii poveşti despre şerpi de mare şi balene.

Iar ea, femeie bună, după ce-am terminat istoriile cu monştri. N-a făcut decât să mă îmbie la coşul cu de-ale gurii, pe care îl aduseseră fetele, pentru că mai înainte mă plânsesem de ne norocitul meu de steward.

Cu cât se străduia *Spray* mai mult să le facă pe fete să simtă ceva rău de mare, cu atât parcă le îmboldea să bată din palme şi să exclame: „Cât de plăcut e!" sau „Ce frumos taie iahtul valurile!" ori „Ce minunat se vede insula noastră de departe!" Ca apoi să strige: „Hai, mai în larg!" Ajunseserăm la vreo cincisprezece mile când au încetat să mă mai îmboldească să mărim distanţa. Atunci iahtul a făcut o voltă, sucindu-se, iar eu încă mai speram să ajung la Port Louis la timp, pentru a mă arăta punctual la întâlnire. *Spray* s-a apropiat îndată de insulă şi a pornit să gonească destul de iute de-a lungul coastelor. Am greşit însă navigând la întoarcere pe acest drum deoarece, cum am ajuns în dreptul Golfului Tombo, priveliştea a fermecat echipajul meu.

— Ah, hai să ancorăm aici! au strigat fetele.

Niciun marinar din lume n-ar fi putut spune nu la atare rugăminte. Iahtul a ancorat zece minute mai târziu, așa cum au poftit, iar un tânăr cocoțat pe o stâncă, în traversul nos tru, a început să-și vânture pălăria și să strige:

— *Vive la Spray!*[68]

Pasagerele mele de îndată s-au pornit:

— Mătușică, nu putem să înotăm și noi puțin în valurile de la țărm?

Tocmai atunci s-a arătat și șalupa comandantului portului venind să ne întâmpine, dar era prea târziu ca să mai pot duce iahtul în Port Louis în seara aceea. Șalupa a sosit taman la țanc ca să le ia pe pasagerele mele și să le ducă la țărm, să se scalde. Dar ele erau hotărâte să nu dezerteze de pe iaht.

În vremea asta, am pregătit pentru noapte un acoperiș din vele, deasupra punții, iar un servitor bengalez s-a ocupat de masa de seară. În noaptea aceea, *Spray* s-a legănat în Golful Tombo cu prețioasa sa încărcătură la bord. A doua zi dimineață, devreme, încă înainte de a dispărea stelele de pe cer, m-am trezit și am auzit cum pe punte pasagerele își spuneau rugăciunea.

Șalupa a apărut mai târziu, de data asta avându-l la bord chiar pe comandantul Wilson, venit cu gândul de a încerca să-l aducă pe *Spray* în port, fiindcă aflase de încurcătura în care mă găseam. Merita să-l fi auzit pe un prieten povestind cu câtă convingere declarase comandantul portului Mauritius:

„Am să dau eu de *Spray* și-l aduc în port, fie ce-o fi!“. Pe puntea iahtului a descoperit un echipaj plin de veselie, priceput la ridicarea și manevrarea velelor ca marinarii încercați. Fetele știau totul despre pânzele iahtului. Trebuia să le vezi cum întindeau boneta focului! Precum cei mai experimentați dintre navigatori, hârșiți cu marea, măsurau adâncimea și – ah! cât de mult doresc să revăd insula Mauritius! — oricare dintre ele se pricepea să pună vasul în vânt. Niciun iaht n-a avut vreodată un echipaj mai minunat.

Călătoria iui *Spray* a fost evenimentul cel mai important din Port Louis. Nu se mai pomenise niciodată până atunci ca un echipaj de tinere să conducă un iaht prin port.

Cât a stat în Mauritius, lui *Spray* i s-a oferit un loc la dana militară, fără niciun fel de taxă, făcându-i-se cu mare atenție revizia, din dispoziția autorităților portuare. Recunoștința mea sinceră se îndreaptă și spre alți prieteni, pentru nume roasele lucruri, atât de necesare călătoriei, pe care le-au adus la bord, inclusiv pentru sacii de zahăr provenind de la niște renumite și vechi plantații.

Sezonul favorabil și-a făcut debutul și, astfel înzestrat, *Spray* a ieșit în larg pe 26 octombrie. În vreme ce navigam împins de un vânt ușor, insula dispărea încet la orizont. A doua zi încă se mai zărea în depărtare Muntele Le Pouce, de lângă Moka. În ziua următoare, *Spray* a ajuns în largul capului Galets al Insulei Reunion și a fost întâmpinat de un pilot care a venit să stea de vorbă cu noi. I-am înmânat

---

[68] Trăiască Spray. (fr.)

o hârtie din Mauritius și mi-am văzut mai departe de călătorie, pentru că se ridicaseră valuri mari de hulă și nu era nimerit să debarc.

De la Reunion, am luat drumul direct spre Capul St. Mary, din Madagascar.

Iahtul se apropia acum de limita regiunii în care bat alizeele și cu fiecare zi slăbea tot mai mult vântul puternic care îl împinsese, cu velele largate, atâtea mii de mile de la Capul Sandy, Australia, până când, pe 30 octombrie, s-a lăsat un calm deplin, găsindu-mă înconjurat de o mare nemișcată, o lume a tăcerii. Seara am strâns velele, m-am așezat pe punte ca să mă bucur de liniștea nesfârșită a nopții.

Pe 31 octombrie, s-a ridicat o briză ușoară de est-nord-est, iar pe la amiază *Spray* a dublat Capul St. Mary. În zilele de 6, 7, 8 și 9 noiembrie, iahtul a înfruntat, în Strâmtoarea Mozambic, o furtună zdravănă, dinspre sud-est. Aici a avut parte de greutățile obișnuite, întâmpinate și în alte rânduri, excepție făcând largul Capului Horn. Înaintea furtunii se dezlănțuiră fulgere și tunete puternice. Din această clipă și până când a ajuns pe coasta Africii, iahtul a fost prins de un șir de vijelii care l-au mânat când într-o parte, când în alta, dar pe 17 noiembrie am ajuns la Port Natal.

Această așezare încântătoare e centrul comercial din “Colonia Grădină", Durban, orașul fiind, de fapt, o prelungirea unor întinse plantații. Omul de veghe de la stația de pe promontoriu a semnalizat că *Spray* se afla la cincisprezece mile.

Vântul continua să se întărească, iar când *Spray* a ajuns la opt mile, omul de veghe a transmis: „*Spray* reduce velele, randa a fost terțarolată și ridicată în zece minute. Toată treaba pe punte e făcută de un singur om.”

Aceste noutăți erau tipărite trei minute mai târziu într-un ziar de dimineață din Durban, care mi-a fost înmânat de cum am ajuns în port. N-aveam cum să verific în cât timp terțarolasem randa, pentru că, așa cum am mai spus, ceasul meu nu mai avea minutar. Știu doar că am făcut treaba asta cât de iute am putut.

Același ziar, vorbind despre călătorie, spunea: „Judecând după vremea dominată de turbulențe în largul acestor coaste în ultimele săptămâni, *Spray* trebuie să li avut parte de o călătorie grea, înfruntând furtuni din Mauritius până la Natal. Fă ră îndoială că această vreme ar fi fost socotită periculoasă de marinarii de pe oricare navă, însă lui *Spray* nu i-a produs prea multe necazuri, făcându-l doar să întârzie, cum era firesc, din pricina vânturilor adverse.”

La întrebarea care mi s-a pus adesea, și anume: „Cum am reușit să manevrez singur iahtul?”, cel mai bun răspuns l-a dat, probabil, un ziar din Durban. M-aș fi ferit să repet cuvintele redactorului, dacă nu s-ar fi făcut aprecieri eronate cu privire la efortul și priceperea de care e nevoie pentru a naviga chiar cu un iaht de mic tonaj, ca *Spray.* L-am auzit pe unul, care se socotea, totuși, marinar, zicând că pentru a în deplini munca pe care am făcut-o singur „ar fi nevoie de trei oameni”. Mie munca aceasta mi s-a părut însă destul de ușoară ca s-o reiau iară și iară. Am auzit că și alții au spus cam aceleași vorbe lipsite de sens, adăugând că, probabil, m-aș fi trudit de mai-mai să-mi dau sufletul. Dar iată ce zicea ziarul din

Durban: „Așa cum s-a menționat pe scurt, imediat după eveniment, în acest ziar,

Spray, cu un echipaj compus dintr-un singur om, a sosit în port ieri după-amiază, iahtul aflându-se într-o călătorie în jurul lumii. *Spray* a intrat în Natal într-o zodie fericită. Comandantul și-a condus iahtul drept pe canal în sus, pe lângă docul principal, și a lăsat ancora lângă bătrânul *Forerunner,* pe un braț al râului, înainte dea apuca cineva să urce la bord. Bineînțeles că *Spray* a constituit obiectul unei deosebite curiozități pentru cei din zona Point, iar la sosirea sa au fost de față mulți oameni. Priceperea deosebită cu care căpitanul Slocum și-a condus iahtul printre celelalte nave ce blocau accesul a prilejuit un spectacol ce-a meritat urmărit."

La Natal, *Spray* nu a navigat printre ageamii. Când a sosit în largul portului, nava-pilot, un remorcher foarte bun, i-a ieșit în întâmpinare și l-a călăuzit prin gura portului, neputând să-l remorcheze, deoarece bătea un vânt puternic, iar marea era prea agitată. Am dobândit priceperea de a intra în port urmărind vaporul: era o problemă simplă, nu trebuia decât să ții în partea din vânt a canalului și să iei brizanții perpendicular.

Am descoperit că orașul Durban avea două cluburi de iahting, ambele deosebit de active. M-am întâlnit cu toți membrii celor două cluburi și am mers și eu cu iahtul *Florence,* din Marina Regală, ultimul răcnet în materie, împreună cu căpitanul Spradbrow și cu Excelența Sa Harry Escombe, premierul coloniei. Safranul[69] derivorului[70] mobil al iahtului amintit a tras brazde adânci prin aglomerările de mâl, unde, după cum spunea domnul Escombe, căpitanul Spradbrow avea să planteze cartofi. Totuși, *Florence* câștigase regate importante, în vreme ce ara terenul comandantului ei. După plimbarea cu *Florence,* domnul Escombe s-a oferit să-l conducă pe *Spray* în jurul Capului Bunei Speranțe în locul meu, făcând aluzie la faimoasa sa tablă de socoteli pentru jocul de *cribbage,* pentru a mai omorî timpul. Drept care Spradbrow m-a prevenit să nu mă încumet la una ca asta. Mi-a spus:

— Ai să ajungi să-ți pierzi iahtul la cărți încă înainte de a apuca să dublezi capul.

Dar alții au socotit îndoielnică șansa premierului din Natal de a juca *cribbage* în largul Capului Bunei Speranțe atât de bine, încât să câștige un iaht ca *Spray.*

Nu mică mi-a fost mândria să constat că în Africa de Sud tot umorul american era la preț, iar una dintre cele mai bune anecdote pe care le-am auzit mi-a fost spusă de premier.

Într-una din zile, în vreme ce luam cina la Hotel Royal cu colonelul Saunderson, membru al parlamentului, cu băiatul său și locotenentul Tipping, l-am întâlnit pe domnul Stanley[71].

Marele explorator tocmai se întorcea de la Pretoria. Pana lui ascuțită nu l-a

---

[69] Parte a cârmei unei nave care poate fi rotită parțial în jurul axei cârmei pentru a face ca nava să se întoarcă la dreapta sau la stânga.

[70] Placă de lemn sau de metal prinsă de chila unei ambarcațiuni cu pânze în scopul împiedicării deplasării laterale a ambarcațiunii și micșorării mișcării.

[71] Sir Henry Morton Stanley (1841 – 1904), jurnalist britanic și explorator al Africii centrale.

cruțat pe președintele Krüger. Dar fără niciun folos, de vreme ce mai fiecare își încerca norocul cu Oom Paul[72]. Se părea că nimeni în lume n-ar fi ținut mai bine piept acestei distracții, nici măcar sultanul Turciei în persoană.

Colonelul mi-a făcut cunoștință cu exploratorul, iar eu am început să navighez în jurul lui cu băgare de seamă, cu vânt strâns, pentru că domnul Stanley fusese și el cândva om al mării – pe *Nyanza,* cred – și, bineînțeles, doream să apar în cea mai bună lumină în fața unui om cu experiența lui. S-a uitat la mine cu atenție, după care a spus:

— Ce exemplu de răbdare!

— Răbdarea e singurul lucru care se cere, am îndrăznit eu să-i răspund.

Apoi m-a întrebat dacă iahtul meu avea compartimente etanșe, I-am explicat că nava mea forma un singur compartiment și acela era etanș.

— Și dacă se izbește de o stâncă? m-a întrebat el.

— Compartimentele etanșe tot nu l-ar salva dacă s-ar izbi de stânci în drumul său, am replicat eu, și am adăugat: Iahtul trebuie ferit de stânci, asta-i tot.

După o îndelungă tăcere, domnul Stanley m-a întrebat din nou:

— Și dacă îți străpunge coca un pește-cu-spadă?

Bineînțeles că mă gândisem și eu la eventualitatea asta, ca la una dintre primejdiile mării, precum și la pericolul de a fi lovit de trăsnet. În cazul peștelui-cu-spadă am îndrăznit să răspund următoarele:

— Primul lucru pe care trebuie să-l faci e să pui mâna pe spadă.

Colonelul m-a poftit să iau masa a doua zi împreună cu mai mulți invitați, ca să putem dezbate problema mai detaliat, așa că am avut prilejul de a-l întâlni pe domnul Stanley și a doua oară, dar reputatul explorator nu mi-a mai oferit nicio altă sugestie în ce privește navigația.

Pare ciudat să auzi învățați și oameni de stat declarând că Pământul e plat. Dar e adevărat: trei buri, încurajați și de părerea președintelui Krüger, au inițiat o lucrare pentru a susține această idee controversată. Pe când mă aflam la Durban, au venit de la Pretoria pentru a obține de la mine date și s-au arătat foarte dezamăgiți când le-am spus că experiența mea nu le slujește cu nimic în argumentarea ideii lor. După ce i-am sfătuit să invoce fantome aparținând evurilor întunecate pentru astfel de cercetări, am coborât la țărm și i-am lăsat pe acești trei învățați să se zgâiască la o hartă a lumii pe care era trasat drumul parcurs de *Spray,* lucru care nu-i lămurea cu nimic, pentru că reprezentarea era în proiecție Mercator și, vai!, înfățișa un Pământ plat! A doua zi dimineață, m-am întâlnit cu unul dintre ei îmbrăcat în veșminte preoțești. Ducea cu el o Biblie mare, deloc deosebită față de cea pe care o citisem și eu. Mă abordă, spunând:

— Dacă respecți cuvântul Domnului, atunci trebuie să recunoști că Pământul e

---

[72] Unchiul Paul (în neerlandeză, în original); referire la Stephanus Johannes Paulus Krüger (1825 – 1904), președintele Republicii Sud-Africane (Transvaal) între 1883 – 1900.

plat.

— Asta dacă cuvântul Domnului se poate susține într-o lume plată, am început eu.

— Cum?! a strigat el.

Pierzându-și cumpătul și lăsându-se cuprins de furie, a făcut un gest ca și cum m-ar fi străpuns cu o suliță indigenă, iar eu m-am prefăcut că sar într-o parte, pentru a mă feri de arma lui închipuită. Dacă acest fanatic – altfel un om de treabă, dar rătăcit, apucând drumuri greșite – ar fi fost înarmat cu o suliță adevărată, echipajul lui *Spray* ar fi avut pe loc parte de sfârșitul martirilor.

A doua zi, zărindu-l pe stradă, pe trotuarul de vizavi, am schițat o plecăciune, iar cu mâinile am făcut un gest de parcă aș fi conturat ceva rotund. Drept răspuns, el a gesticulat ca și cum ar fi netezit ceva, vrând să spună: „Pământul e plat.” Înainte de a pleca din Africa în ultima etapă a călătoriei mele în jurul lumii, mi-a parvenit o broșură scrisă de acești geografi din Transvaal, încropită din argumente culese din sursele cele mai disparate pentru a-și dovedi teoria.

Deși am ilustrat oarecum ignoranța acestor oameni, am o mare admirație pentru constituția lor fizică. Din puținul pe care l-am văzut pentru prima și ultima oară aici, mi-am dat seama că Transvaalul e minunat și burii de asemenea. E bine cunoscut că burii sunt cei mai buni luptători, în aceeași mă sură generoși față de cei învinși pe cât sunt de curajoși în fața dușmanilor. Bigotismul plin de încăpățânare se întâlnește cu adevărat numai la cei de modă veche și va pieri singur pe cale naturală, asta cu mult înainte dea scăpa de bigotism chiar noi ceilalți. În Transvaal, învățământul nu este deloc neglijat.

În școli se predă atât engleza, cât și olandeza celor care-și pot permite să le învețe pe amândouă. Taxele pentru cărțile de școală englezești sunt foarte mari, așa încât, de nevoie, oamenii mai sărmani din Transvaal se opresc la olandeză și la ideea că Pământul e plat, așa cum în Samoa și în alte insule, o politică greșită i-a menținut pe băștinași la nivelul celor mai înapoiați canaci[73].

La Durban am vizitat multe școli publice și am avut plăcerea să întâlnesc o grămadă de copii isteți.

Dar toate lucrurile plăcute au un sfârșit și, pe 14 decembrie 1897, după ce s-a distrat frumos în Natal, echipajul lui *Spray* a săltat luntrea la bord și a pornit la drum cu briza de dimineață, care a împins până dincolo de bara portului iahtul, ce s-a trezit „singur cu-ale lui“, cum se spune în Australia.

CAPITOLUL XVIII

Cum se dubla pe vremuri Capul Furtunilor.

---

[73] Populație indigenă melaneziană.

Un Crăciun petrecut în condiții grele. *Spray* trage la Cape Town pentru un repaus de trei luni. O călătorie cu trenul în Transvaal. Ciudata caracterizare a călătoriei lui *Spray* făcută de președintele Krüger. Replicile lui laconice.
Distinși oaspeți la bordul lui *Spray.* Fibre de cocos pe post de încuietoare. Politețuri din partea amiralului Maiestății Sale.
Din nou în larg, spre Sfânta Elena. Pământ, pământ!

Acum, Capul Bunei Speranțe rămăsese cel mai important promontoriu pe care trebuia să-l dublez. Mă gândeam că alizee destul de puternice mă vor purta din Golful Table mai de parte și curând Spray avea să fie acasă. În prima zi de la plecarea de la Durban s-a lăsat calmul, iar mie nu mi-a mai rămas de cât să stau cuminte și să mă gândesc la aceste lucruri și la sfârșitul călătoriei. Până la Golful Table, unde intenționam să fac o vizită, erau vreo opt sute de mile, pe o mare care s-ar fi putut dovedi destul de dificilă. Primii navigatori portughezi, înzestrați cu răbdare, s-au străduit mai bine de șaizeci și nouă de ani să dubleze capul, înainte de a reuși să ajungă în Golful Algoa, iar acolo echipajul s-a revoltat. Oamenii au debarcat pe o mică insulă, acum numită Santa Cruz, unde au ridicat, plini de evlavie, o cruce și au jurat să-i taie căpitanului gâtul dacă voia să meargă mai departe. Socoteau că acolo era mar ginea lumii, pe care ei o credeau plată. Temându-se ca nu cumva nava lor să lunece dincolo de buza lumii, l-au silit pe căpitanul Diaz, comandantul lor, să pornească înapoi, toți fiind cât se poate de bucuroși să se întoarcă iar acasă. Se zice că, un an mai târziu, Vasco da Gama a trecut cu succes dincolo de Capul Furtunilor, cum se numea pe atunci Capul Bunei Speranțe, și a descoperit Natalul în ziua de Crăciun, de unde și numele dat[74]. De aici, drumul spre Indii era ușor.

În jurul capului, furtunile bântuie și în prezent destul de des; s-a socotit că, în medie, la fiecare treizeci și șase de ore se stârnește câte una. Dar furtunile seamănă una cu cealaltă, iar furia lor nu avea altă consecință asupra deplasării lui Spray decât că îl mâna înainte, când vânturile erau prielnice, sau îl împingeau oarecum înapoi, când acestea erau contrare.

De Crăciunul lui 1897, am ajuns la extremitatea capului. Toată ziua aceea, *Spray* a încercat să vadă cum e când stai în cap, iar eu aveam motive să cred că va reuși și isprava asta încă înainte de căderea nopții. De dimineață, devreme, a început să salte și să se clatine într-un chip foarte neobișnuit și trebuie să amintesc că, pe când eram la capătul bompresului, terțarolând focul, m-a muiat în apă de trei ori la rând – a fost darul de Crăciun. M-am întors ud leoarcă și treaba asta nu mi-a plăcut deloc. Niciodată și în nicio mare nu avusesem parte de mai mult de o baie într-un interval atât de scurt, de trei minute, să zicem. Un mare vapor englezesc,

---

[74] În portugheză, Natal înseamnă Crăciun.

care a trecut pe lângă mine, mi-a semnalizat „Sărbători fericite!” Cred că acel căpitan trebuie să fi avut talent de umorist. Nava lui sălta de îi ieșea eli cea afară din apă.

Două zile mai târziu, după ce a recuperat distanța pierdută în timpul furtunii, *Spray* a dublat Capul Agulhas, împreună cu vaporul *Scotsman,* împins de data asta de un vânt prielnic.

Pe când trecea prin dreptul farului, paznicul a făcut schimb de semnale cu *Spray,* iar apoi mi-a trimis o scrisoare de felicitare la New York, pentru încheierea cu succes a călătoriei. Părea să considere că merita pusă pe pânză întâmplarea care făcuse ca două nave atât de deosebite să treacă în același timp dincolo de cap, drept care a căutat să i se picteze un astfel de tablou.

Cel puțin așa am înțeles eu din scrisoarea lui. Un loc singura tic ca acela făcea inimile să devină mai sensibile, ba chiar po etice. Astfel de sentimente a întâlnit *Spray* pe multe coaste sălbatice și numeroasele semnale pline de bunăvoință îmi umpleau sufletul de recunoștință față de lumea întreagă.

După ce a dublat Capul Agulhas, asupra lui *Spray* s-a mai abătut o furtună dinspre vest, pe care a păcălit-o refugiindu-se în Golful Simons. Când vijelia s-a mai domolit, *Spray* s-a străduit și a trecut de Capul Bunei Speranțe, unde se zice că încă mai navighează Olandezul Zburător. Din clipa aceea, călătoria părea să se fi încheiat, de acum știam că nu mai aveam înainte decât un curs fără încercări.

Aici am trecut un fel de linie de demarcație climaterică: spre nord era un cer senin și o vreme stabilă, în timp ce spre sud dăinuia o atmosferă umedă, dominată de furtuni, din când în când apărând unele periculoase. După urgia pe care o înfruntase nu demult, *Spray* a nimerit într-o zonă calmă, sub Muntele Table, unde s-a odihnit liniștit până când soare le s-a ridicat generos deasupra pământului și s-a stârnit o briză dinspre mare.

Remorcherul cu aburi *Alert* ieșise în întâmpinarea vaselor și s-a apropiat de *Spray* în larg, dincolo de Spatele Leului și, în lipsa unei alte nave mari, s-a mulțumit să ne aducă pe noi până în port. Era o mare liniștită, iar iahtul a aruncat ancora în golful orașului Cape Town, unde a rămas o zi întreagă, ca să nu se amestece în zarva celor ce făceau negoț. Comandantul portului a trimis de îndată șalupa lui cu aburi ca să-l ducă pe *Spray* până la o dană din port, dar eu am preferat să mai rămân o zi singur, în liniștea acelei mări potolite, ca să am răgaz să savurez retrospectiv călătoria făcută pe la cele două mari capuri. A doua zi dimineață. *Spray* s-a îndreptat spre docurile uscate Alfred, unde a rămas vreme de trei luni, în grija autorităților portuare, timp în care m-am plimbat de la Simon’s Town la Pretoria, guvernul colonial acordându-mi un permis gratuit de călătorie pe căile ferate, în orice direcție.

Călătoria la Kimberley, Johannesburg și Pretoria a fost foarte plăcută. La Pretoria l-am întâlnit pe domnul Krüger, președintele Transvaalului. Excelența Sa m-a primit destul de cordial.

Însă prietenul meu, judecătorul Beyers, cel care m-a prezentat, l-a ofensat, fără să-și dea seama, foarte tare pe venerabilul om de stat, atunci când a subliniat că

eu eram într-o călătorie în jurul lumii, greșeală pe care am regretat-o amândoi destul de mult. Domnul Krüger l-a corectat pe jude, puțin cam tăios, amintindu-i că Pământul era, de fapt, plat.

— Bănuiesc că nu *în jurul* lumii vrei să spui, a zis președintele.

E imposibil! Vrei să spui o călătorie *prin* lume. Imposibil! a repetat el.

În afară de aceste cuvinte nu a mai schimbat o vorbă nici cu mine, nici cu judecătorul. Acesta din urmă s-a uitat la mine, eu m-am uitat la el, socotind că ar fi trebuit să știe cu cine are de-a face, ca să spun așa. Președintele ne privea încruntat pe amândoi. Prietenul meu, judele, a părut încurcat, dar eu eram încântat. Incidentul m-a fericit mai mult decât orice alt ceva. Ieșise la iveală încă o perlă din comorile lui Oom Paul, multe dintre considerațiile sale fiind faimoase. Despre englezi spunea: „Mai întâi m-au lăsat fără haină și apoi fără nădragi."

Mai zicea: „Dinamita e piatra de temelie a Republicii Sud-Africane." Numai cei ce nu gândesc îl pot numi pe președintele Krüger mărginit.

Curând după sosirea mea, prietenul domnului Krüger, colonelul Saunderson, ce venise de la Durban, m-a invitat la Newlands Vineyards, unde am întâlnit o mulțime de oameni simpatici. Guvernatorul, Excelența Sa Alfred Milner[75], și-a făcut timp să mă viziteze la bord împreună cu suita sa. După ce a cercetat puntea, a luat loc pe o cutie în cabina mea; lady Muriel s-a așezat pe un butoiaș, iar lady Saunderson a rămas alături de căpitan, la timonă. În vremea asta, colonelul s-a suit în luntre pentru a imortaliza iahtul și pe distinșii vizitatori cu aparatul său de fotografiat. Doctorul David Gill, astronom al societății regale, era și el în suită și m-a invitat să merg a doua zi la celebrul Observator al Capului. O oră împreună cu doctorul Gill însemna o oră petrecută printre stele. Descoperirile sale în fotografia astronomică sunt bine cunoscute. Mi-a arătat marele ceas astronomic al Observa torului, iar eu i-am înfățișat ceasul de tinichea de pe *Spray,* după care am discutat despre timpul standard pe mare și cum a fost stabilit de pe puntea micului iaht fără ajutorul vreunui ceas. Mai apoi s-a anunțat că doctorul Gill va prezida o conferință despre călătoria lui *Spray.* Și numai atât a fost de ajuns pentru a-mi asigura o sală plină. Încăperea era supraaglomerată; mulți nici nu au reușit să intre. Acest succes de casă mi-a adus suficienți bani pentru toate cheltuielile din port și pentru călătoria spre țară.

După ce am vizitat Kimberley și Pretoria, m-am întors și am văzut că *Spray* era în bună regulă la docuri. M-am îndreptat atunci spre Worcester și Wellington, orașe renumite pentru colegiile și seminarele lor, și am călătorit mai departe în calitate de oaspete în colonie. Doamnele din toate aceste instituții de învățământ doreau să afle cum poate cineva naviga în jurul lumii de unul singur, ceea ce prevestea că în vii tor vom avea căpitănese în loc de bărbați care să conducă nave. Acolo se va ajunge chiar dacă noi, bărbații, vom continua să spunem că nu se poate.

---

[75] Alfred Milner (1854 - 1925), om de stat britanic, administrator colonial.

Pe întinderile Africii am străbătut sute de mile de câmpii rodnice, dar nefolosite, pe care creşteau doar nişte pâlcuri de tufişuri, unde păşteau turme de oi. Tufişurile creşteau la o distanţă egală cu lungimea unei oi unul de altul, iar acestea erau destul de mari, după cum mi s-a părut. Cu toate astea, era suficient loc şi pentru tufişuri, şi pentru oi. M-am simţit ispitit să mă opresc acolo, unde atâta teren zăcea nefolosit, dar, în loc să rămân să plantez păduri şi să îmbogăţesc flora, m-am întors la *Spray,* care mă aştepta la Cocurile Alfred, cu toate în bună rânduială, exact cum îl lăsasem.

Am fost adesea întrebat cum de nici iahtul, nici cele aflate pe el nu mi-au fost furate în diferitele porturi unde le-am lăsat zile întregi fără să-mi angajez un om de pază. Dar uite aşa s-a întâmplat: *Spray* n-a nimerit aproape niciodată printre pungaşi. În Insulele Cocos, Rodrigues şi în multe alte locuri, un mănunchi de fibre de cocos legat la intrare ajungea pentru a arăta că proprietarul era plecat, păzind toate bunurile chiar şi de ochii celor care le-ar fi jinduit. Când am ajuns însă la una dintre marile insule de lângă casă am fost nevoit să instalez o încuietoare zdravănă. În prima noapte, toate lucrurile pe care nu le-am pus la adăpost au dispărut, de parcă puntea pe care le depozitasem ar fi fost măturată de valuri.

Plăcuta vizită a amiralului sir Harry Rawson, din Marina Regală, împreună cu familia sa, a fost ultima întâlnire prietenească de care a avut parte *Spray* la Capul Bunei Speranţe.

Amiralul, care comanda pe atunci flota sud-africană şi care acum conduce flota din Canalul Mânecii, a manifestat un ma re interes pentru micul *Spray şi* felul în care s-a purtat la Capul Horn, cu care avusese şi el de-a face. Recunosc că am fost în cântat de întrebările amiralului Rawson şi am profitat de une le sugestii ale domniei sale, în ciuda marii diferenţe dintre navele pe care le comanda fiecare dintre noi.

Pe 26 martie 1898 *Spray* a părăsit Africa de Sud, tărâm al marilor întinderi şi al aerului curat, unde îşi petrecuse util şi plăcut timpul. Nava cu aburi *Tiger* l-a remorcat de la dana Docurilor Alfred, conducându-l cu bine în larg. Briza uşoară de dimineaţă, care i-a umflat puţin pânzele îndată ce a fost molată[76] remorca, a murit şi ea curând, cu totul, *Spray* rămânând să se bălăngăne într-o hulă puternică, nu departe în larg, de unde se vedeau bine şi Muntele Table şi piscurile înalte ale Capului Bunei Speranţe. O vreme, acea privelişte măreaţă a avut darul de a risipi monotonia. Unul dintre vechii circumnavigatori – cred că sir Francis Drake – când a zărit pentru prima oară aceste înălţimi a exclamat: „E cel mai minunat lucru şi cel mai măreţ cap pe care l-am văzut, după ce am înconjurat lumea întreagă!"

Priveliştea era cu adevărat frumoasă, dar pe un calm ca acela nimeni n-ar fi avut chef să mai admire ceva şi, în cele din urmă, am fost bucuros când am observat valurile scurte care prevesteau vântul, ce s-a şi arătat curând. Toată ziua,

---

[76] A mola – a elibera complet o parâmă din locul în care a fost legată.

înainte de a se porni vântul, în jurul lui *Spray* s-au jucat focile, privindu-l cu ochi mari până spre seară, când iahtul n-a mai stat ca o pasăre leneșă cu aripile adunate. S au despărțit de noi, *Spray* a lăsat în urmă piscurile, care au pierit curând, dincolo de orizont, iar lumea s-a schimbat la față, priveliștea țărmului a dispărut lăsând loc doar farului care ne călăuzea spre casă.

Marsuini, delfini mai mari și numeroși pești, cărora le era lesne să facă o sută cincizeci de mile în douăzeci și patru de ore, i-au ținut tovărășie lui *Spray* vreme de mai multe zile.

Vântul bătea dinspre sud-est, ceea ce-i convenea de minune lui *Spray,* care gonea cu viteză maximă, în vreme ce eu m-am cufundat în noile cărți pe care le primisem la Capul Bunei Speranțe, citind încontinuu. În ziua de 30 martie, în cinstea acestor cărți, am și postit. Am citit uitând de foame, de vânt și de mare, socotind că totul mergea bine, când, deodată, peste bord s-a abătut un talaz, care s-a revărsat cu obrăznicie drept în cabină, udându-mi chiar cartea pe care o citeam. După câte am înțeles, era vremea să iau o terțarolă, ca iahtul să nu mai salte atât de rău pe valuri.

Pe 31 martie, vântul puternic dinspre sud-est s-a mai stabilizat. Acum *Spray* naviga cu randa redusă, focul neterțarolat și focul săgeții, la care folosisem drept tangon bambusul luat de la Vailima. În acest timp, citeam minunata cartea lui Stevenson, *Călătorie in adâncul continentului.* Iahtul își vedea de treaba lui, navigând frumos, arareori manifestând tendință de ruliu, dar săltând mai departe, peste crestele albe ale talazurilor, pe când o mie de delfini îi țineau tovărășie și făceau giumbuș lucuri. *Spray* nimeri, iarăși, printre vechi prieteni – peștii zburători, interesanți locuitori ai mării. Țâșnind din valuri, ca niște săgeți, își desfăceau aripile și, planând, descriau în aer curbe elegante. Apoi coborau până atingeau, din nou, crestele va lurilor și-și umezeau delicatele aripi ca să-și reia, iar, zborul.

Se jucau astfel cât era ziua de lungă. Unul dintre cele mai plăcute spectacole ale oceanului pe vreme frumoasă e tocmai zborul acestor simpatici pești.

Pe o astfel de mare nu poți fi singur. Iar lectura minunate lor aventuri sporea frumusețea acestor scene. Eram, în același timp și pe *Spray,* și pe râul Oise, pe *Arethusa*[77]*.* Și *Spray* înghițea mai departe milele, una după alta, în fiecare zi parcurgând o distanță bunicică, iar zilele au trecut aproape fără să-mi dau seama până pe 11 aprilie. Foarte de dimineață, am fost trezit de acea rară pasăre smintită[78], cu țipătul ei răgușit, o chemare pentru a mă arăta pe punte, ca și cum mi-ar fi spus: „Căpitane, se vede pământul!”. Am dat buzna afară și, bineînțeles, în față, în ceața zorilor, la vreo douăzeci de mile, se ridica Insula Sfânta Elena.

Mi-a venit să strig: „Un fir de praf în largul mării!”. De fapt, insula are nouă mile lungime și două mii opt sute douăzeci și trei de picioare înălțime. Am întins mâna

---

[77] Numele canoei din scrierea lui Robert Louis Stevenson.

[78] Specie de gâscă de mare.

să iau o sticlă de porto din dulap și am tras o dușcă strașnică în sănătatea nevăzutului meu cârmaci, pilotul de pe *Pinta.*

CAPITOLUL XIX

În insula exilului lui Napoleon. Două prelegeri.
Musafirân camera stafiilor de la Plantation House.
O excursie la casa istorică Longwood. Păstăi de cafea și o capră care să le bată. Ghinionul lui *Spray* cu animalele.
O prejudecată împotriva câinilor micuți. Un șobolan, păianjenul din Boston și greierul canibal. Insula Ascension

S-a făcut amiază când *Spray* a lăsat ancora în largul portului Jamestown și întregul echipaj a coborât de îndată la țărm, pentru a face o vizită protocolară guvernatorului insulei, sir R.A. Sterndale. După ce am coborât. Excelența Sa a ținut să remarce că, în aceste vremuri, circumnavigatorii nu mai trec pe aici. M-a salutat cu multă căldură și a făcut toate demersurile ca să am prilejul să vorbesc despre călătorie în fața oamenilor din Jamestown și apoi la Plantation House– reședința oficială, care e pe colinele aflate la o milă sau două mai în interior pentru Excelența Sa, ofițerii garnizoanei și prietenii lor. Domnul Poole, consulul nostru, om de toată lauda, m-a prezentat la castel afirmând, printre altele, că până și șarpele de mare era, de fapt, yankeu.

Echipajul lui *Spray* a fost primit cu adevărat regește de către guvernator. Am rămas la Plantation House mai multe zile și, cum una dintre încăperile reședinței, numită Camera de Vest, era bântuită de stafii, majordomul, din dispoziția expresă a Excelenței Sale, m-a cazat chiar acolo, ca pe un prinț.

Ca să se convingă că nu s-a strecurat nicio greșeală, guvernatorul s-a arătat mai târziu să vadă cu ochii lui că eram exact în camera desemnată și ca să-mi povestească tot ce știa despre fantomele pe care le întâlnise sau despre care auzise. Numai una singură îi scăpase nedescoperită, iar după ce mi-a urat vi se plăcute, mi-a spus că spera că voi avea onoarea să fiu vizitat tocmai de acea fantomă necunoscută lui din Camera de Vest. Tot restul acelei nopți friguroase am ținut lampa aprinsă și m-am zgâit adesea de sub pături, gândindu-mă că poate îl voi întâlni pe marele Napoleon față în față. Dar am văzut doar mobilierul și potcoava de cal prinsă în cuie deasupra ușii, aflată în partea opusă patului.

Sfânta Elena a fost o insulă a tragediilor, uitate însă din pricina regretelor după marele corsican. A doua zi după sosirea mea aici, guvernatorul m-a luat la plimbare pe calea plină de ocoluri ce străbate insula. La un moment dat, în cursul călătoriei,

drumul, ocolind tot felul de pinteni și râpi, a format un perfect W[79], pe o distanță de numai o zvârlitură de băț. Drumurile, deși întortocheate și abrupte, erau destul de bune și m-a frapat cantitatea de muncă și cheltuiala necesară pentru construirea lor. Pe culmea înălțimilor dăinuia un aer rece, care te înviora. Se zice că de când spânzurătoarea pentru nelegiuirile mărunte n-a mai fost la modă, aici n-a mai murit nimeni decât de moarte bună, în afară de cei care s-au prăbușit de pe piscuri sau de cei care au fost striviți de stâncile pornite la vale pe pantele abrupte. Odată se pripășiseră pe Sfânta Elena și vrăjitoare, la fel ca la noi, în America, pe vremea lui Cotton Mather[80]. În prezent, rareori sunt încălcate legile pe insulă. Pe când eram acolo, guvernatorului Sterndale îi fusese dăruită o pereche de mănuși albe din partea judecătorului pentru că în cursul unui an nu ajunsese în justiție niciun caz penal.

De la reședința guvernatorului spre Jamestown am făcut drumul împreună cu domnul Clark, concetățean de-al meu, și ne-am abătut pe la Longwood, locuința lui Napoleon. Domnul Morilleau, agentul consular francez însărcinat cu păstra rea casei, are grijă ca aceasta să fie întreținută cum trebuie și să i se facă reparațiile necesare. Soția și fetele lui mai mari sunt născute și crescute pe insulă, vădind o bună educație și maniere alese. Aici își petrec zilele, lunile și anii, pline de mulțumire, fără să fi văzut vreodată lumea de dincolo de orizontul Insulei Sfânta Elena.

Pe 20 aprilie, *Spray* era din nou gata de ieșit pe mare. Înainte de a mă urca la bord, am luat masa la castel, împreună cu guvernatorul și familia lui. Lady Sterndale trimisese de la Plantation House încă de dimineață, devreme, un cozonac mare cu fructe, pentru călătorie. Era imens, mai ales foarte înalt, iar eu m-am gândit să mănânc cu zgârcenie din el și totuși n-a ținut cât aș fi vrut. Ultima fărâmă am savurat-o cu prima ceașcă de cafea la Antigua, în Indiile de Vest, dar, la urma urmei, și acesta era un fel de record. Cozonacul pe care mi-l făcuse sora mea, pe mica insulă din Golful Fundy, cu prilejul primei călătorii, ținuse cam tot atâta vreme, adică vreo patruzeci și două de zile.

După ce-am luat masa, a fost pregătită corespondența pentru Ascension, următoarea insulă aflată în drumul meu. Apoi, domnul Poole și fata lui au venit în vizită de adio pe *Spray* și mi au adus un coș cu fructe. S-a întunecat bine până să ridic ancora și m-am îndreptat spre vest, nefericit că eram nevoit să-mi părăsesc noii prieteni. Dar pânzele iahtului erau um flate acum de o briză puternică și din nou am urmărit licări rea farului de la Plantation House, semnalul de despărțire al guvernatorului pentru *Spray,* până când insula a dispărut în beznă, la pupă. Pe la miezul nopții, și lumina aceea a coborât dincolo de orizont.

---

79 Probabil aluzie la Waterloo.

80 Cotton Mather (1663 – 1728), influent pastor american, celebru pentru susținerea proceselor vrăjitoarelor din Salem.

Dimineața nu se mai vedea nici urmă de pământ, iar ziua s-a scurs ca toate celelalte de dinainte, tulburată doar de un mărunt incident. Guvernatorul Sterndale îmi dăduse un sac cu păstăi de cafea, iar Clark, concetățeanul meu, într-un moment nefericit, adusese la bord o capră „ca să calce păstăile și să scoată la iveală boabele de cafea*. A încercat să mă convingă că acel animal nu numai că-mi va fi foarte folositor, dar avea să-mi ție tovărășie ca un câine. Îndată am văzut că tovarășul meu de navigație, câinele cu coarne, trebuia legat bine. Am făcut greșeala de a nu lega capra cu un lanț de catarg, priponind-o cu o funie vegetală, mai puțin rezistentă. Am învățat lecția pe pielea mea. Doar o zi au fost lucrurile oarecum liniștite, până când s-a învățat capra cu marea. După aceea n-am mai avut liniște. Îmboldită de un instinct înnăscut pe meleagurile pe unde păscuse, această încarnare a răului amenința să devoreze totul, de la săgeata focului la parâmele de la pupă. A fost cel mai amarnic pirat întâlnit de mine în tot voia jul! Și-a început opera de devastare mâncându-mi harta cu

Indiile de Vest din cabină într-o zi când îmi vedeam de treabă la provă, socotind eu că năbădăioasa era bine legată de pompa de pe punte. Dar vai! Pe iaht nu exista funie care să reziste cumpliților dinți ai caprei!

Încă de la începutul începutului fusese limpede că nu aveam noroc cu animalele aduse la bord. Avusesem de-a fa ce cu crabul acela de copac, din Insulele Cocos. Cum a reușit să-și scoată cleștele prin cutia care-i servea de închisoare, cum haina mea marinărească, atârnată la îndemâna lui, a fost sfârtecată șuvițe, șuvițe. Încurajată de acest succes, creatura a distrus și cutia și s-a pornit prin cabină unde a sfâșiat lucrurile la întâmplare. Iar după ce s-a întunecat a devenit o amenințare chiar și pentru mine. Sperasem că duc crabul viu acasă, dar n-a fost chip. Apoi, capra mi-a mâncat pălăria de paie, așa încât atunci când am ajuns în port nu mai aveam cu ce-mi acoperi capul. Acest ultim gest de rea-voință i-a pecetluit soarta. Pe 27 aprilie, *Spray* a ajuns la Ascension, a cărei garnizoană era formată din echipajul unei nave militare, așa că la bord s-a arătat nostromul[81]. În vreme ce acesta se sălta din barcă pe punte, capra aceea rebelă a sărit de pe punte în barcă înfruntându-i pe nostrom și pe echipajul lui. L-am an gajat ca s-o ducă de îndată la țărm, treabă pe care au făcut-o cu toată bunăvoința. Acolo capra a ajuns pe mâna unui scoțian desăvârșit, fără speranța de a nu mai scăpa vreodată.

Eram din nou sortit să navighez pe căile singurătății, dar aces te încercări n-au avut o influență nefericită asupra mea. Ba, din contră, în sufletul meu creșteau parcă mai puternice sentimentele de milostenie și bunătate stârnite de meditațiile din acele ceasuri unice pe mare.

în pustietatea mohorâtă de la Capul Horn am descoperit că nu mă lăsa inima să văduvesc lumea de o viață decât în caz de legitimă apărare și, pe măsură ce

[81] Șef de echipaj care răspunde de buna întreținere a navei, a utilajului și a inventarului ei.

călătoria mă purta mai departe, această înclinație de pustnic a crescut într-atât, în cât numai dacă se pomenea în fața mea de sacrificarea animalelor pentru hrană ideea mă revolta. Deși am mâncat cu poftă tocană de pui în Samoa, am simțit în mine pe altcineva răsculându-se când mi s-a sugerat să iau niște găini pe care să le sacrific pentru hrană în cursul voiajului, iar doamna Stevenson, auzindu-mi protestele, a fost de aceeași părere cu mine: să-ți omori tovarășii de călătorie și să-i mai și mănânci era totuna cu crima și canibalismul!

Pe *Spray* nu aveam suficient loc pentru un câine mare, de rasă, într-o călătorie atât de lungă, iar o potaie mică era în mintea mea asociată de mulți ani cu turbarea. Odată am fost martor și am văzut cum a murit de această cumplită boală un neamț zdravăn și, cam tot pe atunci, am auzit că tot de tur bare decedase tânărul care mă trecuse, nu cu mult timp înainte, în registrele de asigurare ale companiei sale. Am văzut odată cum un întreg echipaj de navă a tulit-o în arboradă ca să scape de un câine apucat de o criză de rabie. Nu merita, m-am gândit eu, ca echipajul lui *Spray* să fie expus unui astfel de risc din partea unui câine. Și cu această prejudecată înrădăcinată adânc în mintea mea, la întrebarea auzită adesea „De ce nu luați și un câine?" am răspuns cam răstit, mi-e teamă, „Eu și un câine în aceeași barcă? N-am rezista prea multă vreme împreună, asta cu niciun chip." O pisică ar fi fost un animal inofensiv, aș zice, dar biata de ea n-ar fi avut prea mare lucru de făcut pe o barcă și, indiferent de calități, ea tot un animal antisocial ar fi rămas. E adevărat, când eram în Insulele Cocos, s-a strecurat un șobolan la bord. Iar altul la Rodrigues, împreună cu un miriapod, refugiat în cală. Am alungat unul dintre șobolanii de pe navă, iar pe celălalt l-am capturat. Am procedat după cum urmează: cu mare grijă am făcut o capcană pentru cel dintâi, căutând să-l prind și să-i fac seama, dar vicleanul rozător n-a putut fi păcălit, a priceput ce-l așteaptă și a șters-o la țărm chiar în ziua în care terminasem toată instalația. Conform tradiției, când șobolanii urcă pe navă e semn dintre cele mai liniștitoare, așa că aveam de gând să-l suport pe cel despre care știam că se pripășise la Rodrigues, dar o încălcare a disciplinei a întors sorții împotriva lui. Într-o noapte, în vreme ce dormeam și iahtul naviga, i-a trecut șobolanului prin minte să se plimbe peste mine începând din creștetul capului meu, loc foarte sensibil. Aveam somnul ușor. Încă înainte ca obrăznicia să-l facă să ajungă până la nas, am răcnit o dată „Șobolanule!", l-am apucat de coadă și l-am aruncat pe gura tambuchiului drept în mare.

În ce privește miriapodul, habar n-aveam de prezența lui la bord până când făptura asta nenorocită, toată numai picioare și venin, pornind la fel ca șobolanul să se plimbe pe capul meu, m-a făcut să sar din somn când am simțit o mușcătură ascuțită în creștet. Era mai mult decât puteam suporta.

După câteva tamponări cu petrol, mușcătura aceea veninoasă, la început foarte dureroasă, m-a mai lăsat.

După acest incident, o vreme nicio creatură nu mi-a mai tulburat singurătatea. La bord nu mai exista nici măcar o in sectă în afară de păianjenul din Boston și nevasta lui, ei având acum o droaie de mici păianjeni. Niciuna, zic, dar numai pâ nă când am ajuns să parcurg ultima etapă a Oceanului Indian, unde țânțarii au dat

buzna cu sutele, odată cu potopul pe ca re îl turnau cerurile. A fost de ajuns ca un butoiaș cu apă de ploaie să stea vreme de cinci zile pe punte, în bătaia soarelui, ca să înceapă muzica. Am recunoscut imediat melodia: era aceeași care se auzea din Alaska la New Orleans.

Odată, pe când eram la Cape Town și luam masa, am fost fermecat de țârâitul unui greiere, iar domnul Branscombe, gazda mea, s-a oferit să prindă o pereche și să mi-i dea. Mi-au fost trimiși a doua zi într-o cutie, pe care scria: „Pluto și Scamp".

I-am pus frumos pe suportul busolei, în cutia lor confortabilă și i-am lăsat acolo, fără hrană, până când am ieșit în larg, deci vreo câteva zile. Nu știusem niciodată ce mânca un greiere. Dar se pare că Pluto era canibal, pentru că, atunci când am ridicat capacul, nu se mai vedeau decât aripile sărmanului Scamp, ferfenițite, pe fundul acelei cutii-închisoare. Dar nici lui Pluto nu-i fusese ușor, pentru că stătea cu lăbuțele în sus, țeapăn, și n-avea să mai țârâie niciodată.

Insula Ascension, unde părăsisem capra, e denumită Fregata de Piatră a Marinei Regale și e socotită de flota Africii de Sud drept regiune „sensibilă". Se află la șapte grade și cincizeci și cinci de minute latitudine sudică și paisprezece grade și douăzeci și cinci de minute longitudine vestică, fiind chiar în inima alizeelor de sud-est și la vreo opt sute patruzeci de mile distanță de coasta Liberiei. E o masă vulcanică, azvârlită din fundul Oceanului până la înălțimea de două mii opt sute optsprezece picioare, cât măsoară cel mai înalt vârf față de ni velul mării. E un punct strategic și aparținea Marii Britanii încă de dinainte de a se fi răcit lava prea mult. În solul destul de bogat, ocupând însă o suprafață restrânsă, pe culmile insulei, printre nouri, vegetația a reușit să se înstăpânească, ba chiar se face și ceva agricultură, sub supravegherea unui domn venit din Canada. Iar pentru cazanul garnizoanei sunt lăsate să pască vreo câteva vite și oi. E foarte răspândit sistemul de păstrare a apei în rezervoare. Pe scurt, această îngrămădire de stânci vulcanice dispune de provizii, e fortificată și poate rezista oricărui asediu.

Curând după sosirea lui *Spray,* am primit un mesaj din par tea căpitanului Blaxland, comandantul insulei, în care-mi mulțumea pentru că adusesem poșta din Insula Sfânta Elena și mă invita să iau masa cu el, soția și sora lui, la cartierul general, aflat nu prea departe. Nu cred că mai e nevoie să spun că am profitat de îndată de ospitalitatea căpitanului. Lângă debarcader, când am coborât pe țărm, am găsit o trăsură care mă aștepta, iar un marinar, ce arbora un zâmbet larg, a dus calul de dârlogi cu mare grijă, spre culmea colinei, unde era casa căpitanului, de parcă aș fi fost lord la amiralitate și guvernator pe deasupra. Iar când m-am întors, a dus calul la va le, cu aceeași grijă. A doua zi, am făcut o vizită spre înălțimile colinei, printre nori, fiindu-mi pus la dispoziție același echipaj: calul purtat de dârlogi de bătrânul marinar. Probabil că dintre toți cei de pe insulă eu m-aș fi descurcat cel mai bine cu mersul pe jos. Și marinarul știa treaba asta. În cele din ur mă, i-am strecurat ideea că să schimbăm locurile,

— Lasă-mă pe mine să duc dârlogii, i-am zis, și am grijă să nu o ia bidiviul la goană.

— O, Dumnezeul Fregatei de Piatră! exclamă el și izbucni în râs. Mârțoaga asta

n-ar fi în stare să fugă mai repede ca o broască țestoasă. Dacă n-aș trage de ea n-am ajunge noi în port niciodată.

Așa că am făcut cea mai mare parte a acelui drum accidentat pe jos și călăuza mea, marinar adevărat, mi-a devenit prieten. Când am ajuns pe culmea ce domină insula, l-am întâlnit pe domnul Schank, fermierul din Canada și pe sora lui, care locuiau foarte confortabil într-o casă ridicată între stânci, loc tihnit și cât se poate de sigur. M-a condus să-i văd ferma, am trecut printr-un tunel care lega o parcelă de alta, despărțite de un pisc inaccesibil. Domnul Schank mi-a spus că a pierdut multe vaci, boi și chiar oi, care și-au frânt gâturile căzând de pe țancurile abrupte în prăpăstii. Uneori, câte o vacă o lovește cu cornul pe alta împingând-o în prăpastie, pentru ca apoi să își vadă de păscut fără să-i pese. Se pare că animalele de la ferma din insulă, la fel ca omenirea de pe Pământul acesta mare, socotesc că nu le ajunge ceea ce au.

Pe 26 aprilie, în vreme ce mă aflam pe țărm, s-au stârnit brizanți mari, care nu îngăduiau lansarea unei bărci la apă.

Dar cum iahtul era bine amarat ia apă adâncă, dincolo de li nia unde se spărgeau brizanții, aflându-se deci în siguranță, eu am rămas la gazdele mele, bucurându-mă de confort și ascultând istorii minunat povestite de ofițerii de pe Fregata de Piatră. În seara de 29 aprilie, după ce nostromul insulei și echipajul său mi-au oferit o caldă strângere de mână, când m-am despărțit de ei la debarcader, m-am dus la bord, mi-am început pregătirile de plecare pentru a doua zi, dimineața de vreme, deoarece marea se mai liniștise.

Din motive pur științifice, pe când mă aflam aici, în mijlocul oceanului, am inițiat o amănunțită cercetare cu privire la echipajul de pe *Spray.* Puțini s-au îndoit de lista echipajului și probabil că și de acum încolo tot puțini o vor face. Dar pentru folosul celor câțiva, vreau să întăresc, dincolo de orice du biu, că pentru o călătorie în jurul lumii nu e nevoie decât de un singur om. Spray a navigat numai cu o singură persoană la bord. Primind misiunea de cercetare, locotenentul Eagles, ofițer executiv, dimineața, chiar înainte de a ridica eu ancora, a afumat iahtul, încât dacă ar fi fost careva ascuns în cală n-ar fi rezistat acolo decât punându-și viața în primejdie și astfel am dovedit că la sosire nu exista la bordul iahtului decât o sin gură persoană. Probabil că multora ar putea să le pară inutil certificatul încheiat cu acest prilej, pe lângă documentele oficiale emise de numeroase consulate și oficii vamale. Dar s-ar putea ca această relatare să ajungă pe mâinile unor oameni care nu știu care-s treburile acestor instituții și cum sunt verificate documentele unei nave, mai presus de toate, certificatele de sănătate, ca să se vadă dacă totul e în ordine.

După ce ofițerul și-a redactat certificatul, *Spray* a pornit cu aplomb, îndepărtându-se de stâncile bătute de valurile mării, iar alizeele, aducând o răcoare plăcută și proaspătă, l-au mânat pe drumul său. Pe 8 mai 1898, îndreptându-se spre casă.

Spray a intersectat drumul parcurs la 2 octombrie 1895, pe când abia pornise în călătorie. Noaptea am trecut la câteva mile sud de Insula Femandode Noronha.

Așa că n-am zărit-o. Am încercat un sentiment de mulțumire când m-am gândit că *Spray* înconjurase, de fapt. Pământul și chiar dacă era vorba doar de aventura unui navigator solitar, nu mă îndoiam deloc de utilitatea ei, spunându-mi: „Fie ce-o fi, de-acum această călătorie a intrat în anale.” O etapă se încheiase.

CAPITOLUL XX

În curentul prielnic din largul Cabo de São Roque, Brazilia.
Războiul hispano-american privit dinspre mare. Schimb de semnale cu nava de război *Oregon.* În larg, trecând pe lângă închisoarea lui Dreyfus de pe Insula Diavolului.
Spray zărește din nou Steaua Polară. Minunată prezentare în Grenada.
Discuții cu un auditoriu de prieteni

Pe 10 mai, condițiile de pe mare s-au schimbat foarte mult. Acum nu mai aveam nicio îndoială în privința longitudinii, asta dacă realmente existase vreuna în mintea mea. Valuri ciu date, rătăcind de multă vreme, stârnite fiind de curenți, loveau în bordajul iahtului, murmurând o muzică plăcută; melodia aceasta m-a făcut să ciulesc urechile și să ascult în vreme ce *Spray* își vedea mai departe de drum. Aceste valuri determinate de curenți mi au dat certitudinea că iahtul era acum în largul Cabo de São Roque, nimerind în curentul care înconjoară capul. Noi, bătrânii marinari, zicem că acest curent e produs de alizee și, de aici mai departe, e guvernat de linia coastei Braziliei, Guianei, Venezuelei și, așa cum susțin alții, de Doctrina Monroe[82].

Alizeele băteau de o bună bucată de vreme și curentul, aflat acum la apogeul său, făcea vreo patruzeci de mile pe zi. Însumând viteza curentului și distanța parcursă de iaht, înregistrată de loch, vreme de mai multe zile la rând, etapa străbătută în douăzeci și patru de ore a ajuns la o sută opt zeci de mile. Nici n-am zărit coasta Braziliei, deși nu eram la multe leghe depărtare și mă mențineam în curentul brazilian.

Habar nu aveam că se declanșase războiul cu Spania și că puteam să mă întâlnesc pe acolo cu inamicul și să fiu capturat. La Cape Town mulți îmi spuseseră că, după părerea lor, războiul era inevitabil, după care adăugaseră:

— O să pună spaniolul mâna pe tine! O să pună spaniolul mâna pe tine!

La toate astea nu putusem răspunde decât că, într-o astfel de eventualitate, n-

---

[82] Doctrina președintelui SUA James Monroe (1758 – 1831) care interzicea amestecul țărilor europene în teritoriile Americii și sublinia dezinteresul SUA față de Europa; a stat la baza politicii izolaționiste a SUA.

o să se aleagă cu mare lucru. Nici chiar în emoția și tulburarea pe care a stârnit-o distrugerea provocată pe *Maine*[83], mie nu-mi venea să cred că va fi război. Dar eu nu eram politician. Nici nu apucasem să mă gândesc mai se rios la treaba asta când, pe 14 mai, chiar la nord de Ecuator și aproape de longitudinea Amazonului, am zărit mai întâi un catarg, pe care flutura pavilionul american, ridicându-se la pupă, de parcă ar fi ieșit direct din mare și apoi, îndată, la orizont, s-a ivit, ca o cetate, nava *Oregon!* Când s-a mai apropiat, am văzut că marele vas de război semnaliza „C.B.T.", lucru care voia să spună: „E vreun vas de război în apropiere?" Chiar sub aceste pavilioane, de dimensiuni mai mari decât randa lui *Spray,* după câte se părea, se zărea cel mai galben pavilion spaniol din câte văzusem vreodată. O vreme după aceea, ori de câte ori mă gândeam la el în visele mele, pavilionul acela îmi provoca coșmaruri.

N-am putut descifra semnalele de pe *Oregon* decât după ce nava a trecut înaintea mea, îngăduindu-mi să le văd mai bine, pentru că se menținea ia vreo două mile distanță, iar eu nu aveam binoclu. După ce-am înțeles semnalele, am ridicat și eu pavilionul și am semnalizat „Nu!" pentru că nu văzusem nicio navă spaniolă de război. Și nici nu mă așteptam să zăresc vreuna. Căpitanul Clark nu păru să ia în seamă ultima mea semnalizare: „Să rămânem împreună, pentru protecție reciprocă". Probabil că nu reușise să vadă micile mele pavilioane, iar *Oregon* a gonit mai departe, în căutarea unei nave de război spaniole cum aveam să aflu mai apoi. Când a trecut pe lângă noi, a salutat cu pavilionul de trei ori, drept răspuns la salutul lui *Spray.* Numai cu câteva ceasuri înainte amândouă navele traversaseră Ecuatorul. În noaptea aceea am chibzuit îndelung asupra riscurilor de război care s-ar fi putut abate asupra lui *Spray,* după ce scăpase de toate sau aproape de toate pericolele oceanului, dar, în cele din urmă, o mare nădejde mi-a alungat temerile.

Pe 17 mai, după ce am ieșit dintr-o furtună, în zori, am zărit Insula Diavolului, la două carturi prova, în bordul de sub vânt, nu la mare depărtare. Vântul însă bătea destul de puternic spre țărm. Puteam vedea destul de bine clădirile de un cenușiu întunecat, de pe insulă, când iahtul a ajuns în traversul lor. În acele locuri mohorâte n-am observat niciun steag, niciun semn de viață.

Mai târziu, în aceeași zi, a apărut și un bare franțuzesc ce se îndrepta spre Cayenne, navigând cu murele[84] în babord, cu vântul foarte strâns. Ambarcațiunea deriva puternic sub vânt. *Spray* naviga tot cu vântul strâns, velele trăgeau zdravăn pentru a se ține cât mai spre larg, în partea din babord, deoarece o hulă puternică îl împinsese în timpul nopții prea aproape de țărm, iar acum mă gândeam dacă nu

---

[83] Războiul spaniol-american s-a desfășurat in 1898, fiind declanșat de explozia vaporului american Maine în portul Havanei, lucru care a dus la intervenția SUA în Războiul Cubanez de Independență.

[84] Parâme folosite pentru a trage spre provă colțurile inferioare ale velelor pătrate.

era cazul să mă rog să se schimbe vântul. Până în acel moment mă bucurasem din plin de vânturi favorabile pe marile oceane și mă întrebam dacă era drept ca vântul să se rotească în așa fel încât să-mi umfle mie velele, în vreme ce nava franceză se îndrepta exact în direcția opusă. Era destul de greu pentru francez și așa, fiindcă trebuia să răzbească și împotriva curentului, și fără suficient vânt. Așa încât, în gândul meu, n-am putut spune decât: „Doamne, să rămână lucrurile așa cum sunt acum, nu veni chiar de îndată în ajutorul navei franțuzești, fiindcă ceea ce-i priește lui îmi este mie cu totul dăunător!”.

Îmi aduc aminte că, pe când eram flăcău, l-am auzit pe un căpitan spunând adesea când ne întâlneam că, drept urma rea rugăciunii lui, vântul s-a schimbat odată de la sud-est la nord-vest, spre marea lui satisfacție. Arăta a om cumsecade.

Dar era treaba asta o laudă pentru Marele Arhitect, Stăpân al vânturilor și al valurilor? În plus, după câte îmi aduc eu aminte, în povestea spusă de el nu fusese vorba de alizee care să se fi schimbat la rugămintea lui, ci de unul dintre vânturile variabile care se întorc după cum te rogi, dacă te rogi suficient de mult timp. Și pe deasupra, probabil că fratele acestui căpitan nu se îndrepta în direcție opusă ca să fie nemulțumit de vântul favorabil, ceea ce schimba cu totul situația, ca de la cer la pământ.[85]

Pe 18 mai 1898, în jurnalul lui *Spray* stă scris mare: „în noaptea asta. la latitudinea de șapte grade și tréisprezece minute nord, pentru prima oară în aproape trei ani, am văzut din nou Steaua Polară.” A doua zi, *Spray* înregistra pe loch o sută patruzeci și șapte de mile. La acestea am adăugat trei zeci și cinci de mile, viteza curentului care-l împingea înainte. Pe 20 mai, cam pe la asfințit, s-a ivit în câmpul vizual insula Tobago, aflată în largul gurilor fluviului Orinoco, zărindu-se către vest la nord, la douăzeci și două de mile depărtare. *Spray* gonea iute spre casă. Mai târziu, în aceeași noapte, pe când navigam cu vânt larg de-a lungul coastei in sulei Tobago, împins de un suflu puternic, am tresărit văzând deodată fulgerarea brizanților în prova babord, nu la prea mare distanță. Am manevrat imediat în vânt, spre larg, am făcut o voltă și m-am îndreptat spre insulă. Curând după aceea, trezindu-mă din nou aproape de pământ, am făcut iar o voltă spre larg, fără însă a îndepărta prea mult pericolul. Indiferent cum aș fi navigat, părea limpede că, de reușea totuși să dubleze stâncile, iahtul avea să scape doar la mustață și urmăream cu neliniște cum, luptând împotriva curentului,

Spray pierdea continuu teren. Și situația s-a menținut astfel ceasuri în șir, iar eu zăream lucirea aceea albă a brizanților pulsând în sus cu regularitate, în ritmul hulei prelungi a oceanului, și de fiecare dată se arăta mai aproape. Era negreșit un recif

---

[85] Episcopul din Melbourne (aș vrea să fiu demn de învățăturile sale) a refuzat să rezerve o zi în scopul ridicării de rugăciuni pentru ploaie, recomandându-le enoriașilor săi să chivernisească apa de ploaie încă din timpul sezonului umed. în același mod, un navigator chivernisește vântul, atunci când are șansa unei vremi favorabile, (n.a.)

de corali, nu aveam nicio îndoială în privința asta, și încă unul dintr-acelea afurisite. Dar și mai rău, probabil că până la el erau și alte recife, formând un fel de intrând spre care avea să mă împingă curentul, să mă prindă la strâmtoare și să naufragiez. Nu mai navigasem prin aceste ape de pe vremea când eram flăcău. Deplângeam ziua în care îngăduisem la bord capra aceea care-mi mâncase harta. M-am străduit să-mi aduc aminte poveștile marinărești cu naufragii și recife scufundate, cu pirați adăpostiți printre recife de corali, unde nu puteau pătrunde alte nave, dar nimic din ceea ce-mi aminteam eu nu se referea la Tobago, cu excepția relatării literare a naufragiului lui Robinson Crusoe, care nu-mi furniza prea multe informații despre recife. Îmi aduceam aminte doar că, în situația aceea, Crusoe a avut grijă să nu i se ude pulberea de pușcă.

— Dar uite cum bubuie valul și cât de aproape e acum! am strigat eu. Ultimul mai-mai să se spargă pe punte! Dar o să treci tu și prin asta, bătrâne *Spray!* Aproape că e în travers acum, încă un hop! Ah, încă unul ca ăsta și-ți spulberă coas tele și chila!

Am izbit cu palma în oglinda pupei, mândru de ultimul său efort plin de curaj, prin care a țâșnit, scăpând de primejdie, când un val mai mare decât toate celelalte l-a săltat mai sus ca înainte. Și vai! De pe creasta acestui val mi s-a dezvăluit, deodată, toată taina recifului. M am prăbușit pe un colac de parâme, fără glas și năucit complet. Dar nu disperat, ci, din contră, amețit de bucurie. Pe lampa lui Aladin! Ba nu, pe bietul meu felinar pescăresc! Lumina intermitentă a marelui far de pe Insula Trinidad, aflat la treizeci de mile distanță, arunca pe crestele valurilor acele luciri care mă înșelaseră! Haloul luminii s-a arătat la orizont și ce minunat era să-l zărești! Părinte Neptun, după atâta amar de vreme trăită pe mare, aș fi jurat solemn, pe viața mea, că reciful acela exista cu adevărat!

Tot restul nopții n-am văzut decât recife închipuite și, neștiind când avea iahtul să dea piept cu unul adevărat-adevărat, am făcut volte într-un bord și-n celălalt, menținându-mă pe cât posibil pe același drum. Și asta numai pentru că nu aveam hartă. Dacă aș fi putut, aș fi întins și prins în cuie pe punte pielea caprei din Sfânta Elena!

Acum țineam drumul spre Grenada, unde trebuia să las niște scrisori din Mauritius. Pe 22 mai, cam pe la miezul nopții, am ajuns lângă insulă, am lăsat ancora în larg și am intrat în portul St. George’s odată cu zorii, pe 23 mai, ceea ce însemna că navigasem vreme de patruzeci și două de zile de la Capul Bunei Speranțe. Fusese o etapă bună și din nou mi-am scos pălăria dinaintea pilotului de pe *Pinta.* Într-o scrisoare primită la Port Louis, doamna Bruce îmi zicea că Grenada era o insulă minunată și își arăta dorința ca *Spray* să treacă și pe acolo, în drum spre casă. Când iahtul sosi în insulă, am descoperit că era așteptat cu nerăbdare.

— Dar cum asta? am întrebat eu.

— Am auzit că ați poposit în Mauritius, mi s-a răspuns. Și după ce-ați fost acolo și v-ați întâlnit cu domnul Charles Bruce, vechiul nostru guvernator, am știut că o să veniți și în Grenada.

Primirea a fost frumoasă și mi-a înlesnit întâlnirea cu niște oameni care meritau

a fi cunoscuți.

Din Grenada, *Spray* a pornit la drum pe 23 mai. A cabotat în partea de sub vânt a Insulelor Antile și a ajuns în Dominica, pe 30 mai, unde, din dorința de a afla mai multe, am aruncat ancora în zona de carantină. Simțeam și acum lipsa hărții insulelor; nici în Grenada nu reușisem să fac rost de una.

Iar aici nu numai că așteptările mi-au fost înșelate, dar era cât pe ce să mă aleg și cu o amendă pentru greșeala de a fi ancorat unde nu trebuia. Nici la locul de carantină, nici în rada comercială nu era vreo navă, așa că nu vedeam să Ci avut importanță unde ancoram. Dar un bărbat de culoare, un fel de ajutor al comandantului portului, s-a arătat la iaht și a socotit că locul avea mare importanță, așa că mi-a ordonat să-l schimb și să mă mut în altă parte, într-o zonă pe care o cercetasem și care nu-mi prea plăcuse, pentru că se simțea foarte puternic hula din larg. Așa că, în loc să sar să ridic pânzele de îndată pentru a-mi schimba ancorajul, i-am spus că voi părăsi portul imediat ce-mi voi procura o hartă și l-am rugat să trimită pe cineva să mi-o aducă.

— Dar v-am spus că trebuie să vă mutați nava înainte de a primi ceva, a insistat el, ridicând glasul în așa fel încât să-l poată auzi toată lumea de pe țărm. Chiar acum!

După care s-a lăsat pradă pandaliilor când cei de pe țărm s-au apropiat și au văzut că echipajul de pe *Spray* stătea calm lângă habitaclu, în loc să se fi repezit la vele.

— Doar v-am spus că aici e carantină! a urlat el la mine, chiar mai tare decât înainte.

— În regulă, domnule general! i-am replicat eu. Vreau să fiu trecut în carantină!

— Așa-i bine, șefule! mi-a strigat unul de pe țărm. Așa-i bine. Să fii trecut la carantină.

în vremea asta, alții urlau la adjunct să-l facă pe „gunoiul ăsta alb să spele putina de-aici“. Pe insulă se împărțiseră cam în tabere egale cei care erau pentru și împotriva mea. Iar individul care făcuse atâta tărăboi cu treaba asta a lăsat-o baltă când a înțeles că voiam să fiu trecut în carantină. Drept urma re a trimis după un personaj copleșit de importanță, un mula tru, ce s-a arătat curând lângă bordul iahtului, scrobit tot din cap până-n picioare. Stătea țeapăn și drept în barcă, precum o sondă cu plumb – un monument de îngâmfare.

— Hărți! am strigat eu la el, îndată ce gulerul cămășii sale a apărut peste balustrada iahtului. Aveți vreun fel de hărți?

— Nu, dom’le, mi-a răspuns cu o atitudine demnă și înțepenită. Nu, dom’le, pe insula asta nu cresc hărți.

Nepunând la îndoială informația, am săltat imediat ancora, așa cum, de fapt, avusesem de gând să fac de la început și, cu toate pânzele ridicate, m-am îndreptat spre St. John’s,

Antigua, unde am și ajuns pe i iunie, după ce navigasem cu mare grijă prin mijlocul pasei, pe tot parcursul.

Spray, care avusese întotdeauna parte de bune tovărășii, a întâlnit șalupa cu

aburi a căpitanului portului la intrarea în radă, avându-l la bord pe domnul Francis Fleming, guverna torul Insulelor de Sub Vânt, care, spre bucuria întregului echipaj de pe *Spray,* a dat dispoziție ca iahtul să fie remorcat până în port. A doua zi, Excelența Sa și doamna Fleming, împreună cu căpitanul Burr, din Marina Regală, mi-au făcut o vizită. Clădirea judecătoriei mi-a fost pusă la dispoziție gra tis, în Antigua, cum se întâmplase și în Grenada și, la fel ca acolo, localul a fost ocupat de un auditoriu deosebit de inte ligent, venit să asculte și să discute despre oceanele pe care le străbătuse *Spray* și despre țările pe care le vizitase.

CAPITOLUL XXI

Ridic ancora pentru a mă îndrepta spre casă. În zona calmucilor. O mare acoperită cu sargase. Straiul focului se rupe în timpul unei furtuni. Întâmpinat de o tornadă în largul Insulei Fire. Schimbare de planuri. Sosirea la Newport. Sfârșitul unei croaziere de mai bine de patruzeci și șase de mii de mile. *Spray* din nou la Fairhaven

Pe 4 iunie 1898, *Spray* a ridicat ancora din fața consulatului Statelor Unite și, pentru ultima oară, i s-a restituit autorizația de navigație pentru echipajul compus dintr-un singur om, chiar dacă era vorba despre o călătorie în jurul lumii. Înainte de a-mi înmâna autorizația, consulul Statelor Unite, domnul Hunt, a scris pe ea, la fel ca generalul Roberts, la Cape Town, un scurt comentariu asupra călătoriei. Conform uzanțelor, documentul se află acum la Departamentul Arhivelor din orașul Washington.

Pe 5 iunie, *Spray* s-a îndreptat spre un port din țară, navigând mai întâi drept spre Capul Hatteras. Pe 8 iunie, iahtul mergea dinspre sud spre nord, exact la latitudinea soarelui, declinația astrului fiind în ziua aceea de 22 de grade și 54 de minute, iar latitudinea lui *Spray* fiind aceeași exact înainte de amiază. Mulți socotesc că la latitudinea soarelui este extrem de cald. Nu e neapărat așa. De fapt, termometrul indică o temperatură suportabilă ori de câte ori se stârnește o briză, iar suprafața mării se încrețește, chiar și atunci când treci exact pe la această latitudine. Adesea e mai cald în orașe sau pe plaje la latitudini mai înalte.

Spray gonea mai departe vesel, îndreptându-se acum spre casă, navigând ca

de obicei foarte bine, când, deodată, a nimerit drept la Latitudinea Calului[86], iar velele s-au pleoștit în calmul ce s-a lăsat. Aproape că uitasem de zona calmurilor ecuatoriale sau ajunsesem de fapt să mă gândesc la ea ca la un mit. Și, totuși, acum descopeream că exista cu adevărat și că era tare greu de depășit. Așa se cuvenea să se întâmple, fiindcă, după ce înfruntasem primejdiile mării, furtuna de nisip de pe coasta Africii, „ploaia de sânge“ din Australia și riscurile războiului, atunci când m-am apropiat de casă, așa dar, după toate astea, aș fi resimțit lipsa unei firești experiențe dacă n-aș fi avut parte și de calmul de la Latitudinea Calului.

Și, oricum, nu era rău faptul că mintea era pusă și la o astfel de încercare filosofică, altfel capacitatea dea răbda a omului s-ar fi isprăvit chiar la intrarea în port. Perioada acestei în cercări a fost de opt zile. Seară de seară, am citit la lumina unei lumânări pe punte. Nu bătea nici fir de vânt, iar marea era neclintită și plicticoasă. Vreme de trei zile am văzut la orizont o navă cu trei catarge, de asemenea nemișcată, surprinsă de calm.

La suprafață se zăreau sargase adunate grămadă sau înșirate de vânt ca niște brazde ciudate ori strânse la un loc ca într-un lan. Printre ele înotau ființe mai mici sau mai răsărite, printre cele mai curioase dintre ele fiind minusculii căluți-de-mare, din care am prins și eu câțiva și i-am adus acasă într-un borcan. Pe 18 iunie s-a pornit însă un vânt dinspre sud-vest și lanurile de sargase au fost din nou împrăștiate în petice și fâșii.

În ziua aceea, am avut parte de vânt generos, ha chiar prisositor. Același lucru s-ar fi putut spune și despre mare. *Spray* ajunsese în mijlocul capriciosului Curent al Golfului.

Iahtul sărea ca un delfin peste valurile neliniștite. Părea să atingă numai crestele, ca și cum ar fi vrut să recupereze timpul pierdut. Sub impactul unui șoc neașteptat, greementul dădu semne de oboseală. Mai întâi a cedat scota randei, apoi s-a rupt palanul fungii de la pic. Venise vremea să iau o terțarolă și să repar ce se stricase, așa că, după ce tot echipajul s-a arătat pe punte, am început treaba.

În ziua de 19 iunie a fost vreme frumoasă, dar în dimineața de 20 a izbucnit o altă furtună, însoțită de valuri contrare, care se înfruntau în jur, zgâlțâind totul și creând haos. Tocmai când mă gândeam să cobor vela, straiul focului s-a rupt de la catarg și vela a căzut cu totul în mare. Am încercat o senzație foarte ciudată când am văzut vela umflată ajungând în apă; în locul ei nu mai era nimic. Dar eu mă aflam la pro vă și am avut suficientă prezență de spirit pentru a aduce vela la bord odată cu primul val, înainte să fie sfâșiată sau târâtă sub chila iahtului. Toată truda,

---

[86] Veche denumire a zonei calmurilor ecuatoriale, caracterizată prin alternanța perioadelor de calm cu cele de vânturi neregulate și ploi abundente. Odinioară, după perioade îndelungate de imobilizare aici, de pe corăbiile pornite spre Indiile Occidentale erau aruncați caii aflați la bord când se terminau rezervele de apă și hrană destinate lor.

care a durat trei minute sau chiar mai puțin, mi-a demonstrat că nu-mi înțepeniseră mădularele după atâta timp petrecut pe mare. Nici scorbutul nu mă lovise și mă gândeam că ajunsesem acum doar la câteva grade de casă, deci puteam spera să-mi închei călătoria fără ajutorul doctorului. Da, mă bucuram de o sănătate bună, pe punte puteam să sar de colo colo. Dar eram oare în stare să mă cațăr? De data asta, împăratul Neptun m-a pus la grea încercare fiindcă, după ce se rupsese straiul, catargul se bălăngănea ca o trestie, așa că nu era treabă ușoară să te urci pe el. Dar am scos un palan dublu și straiul a fost prins și întins bine la catarg. Aveam și palanuri, și parâme de rezervă la bord, cu care să încropesc instalația respectivă. Curând focul, la care luasem o terțarolă, trăgea spre casă ca un bidiviu. Dacă n-ar fi fost bine prins în talpa lui, catargul lui *Spray* dus ar fi fost atunci când s-a rupt straiul.

Treaba temeinică făcută atunci când construisem iahtul mi-a fost de mare ajutor la ananghie.

Pe 23 iunie eram, în fine, sătul, sătul până peste cap de grenurile care săreau de la un cart la altul, de talazurile întărâtate. De zile în șir nu mai zărisem nici urmă de navă, toc mai acolo unde mă așteptam să mă bucur, din când în când, de tovărășia câte unei goelete. Cât privește șuierul vântului în greement și năvala valurilor în coasta iahtului, acestea erau în firea lucrurilor și nu ne-am fi putut dispensa de ele nici eu, nici *Spray.* Dar acum, parcă deveniseră copleșitoare și țineau de prea multă vreme. În acea zi, pe la amiază, asupra noastră s-a abătut o furtună de iarnă, dinspre nord-vest. Și tocmai la sfârșitul lui iunie și în mijlocul Curentului Golfului, grindina răpăia pe *Spray,* iar din nori se repezeau fulgere, dar nu unul câte unul, ci ca o descărcare continuă. Zi și noapte mă trudeam să trec iahtul peste munții de apă, îndreptându-l încet spre coastă, unde, pe 25 iunie, în largul Insulei Fire, a nimerit într-o tornadă care, cu un ceas mai înainte, măturase New Yorkul și-l potopise de trăsnete, avariind clădiri, smulgând copaci din pământ și făcându-i surcele. În port au existat nave care s-au smuls de la ancoră și s-au izbit de alte ambarcațiuni, provocând mari pagube. A fost cea mai puternică furtună din tot cursul călătoriei, dar eu prinsesem la timp semnele clare de ciclon, reușind să pregătesc totul la bord, lăsând catargele goale. Dar chiar și așa, iahtul s-a cutremurat când l-a izbit furtuna și s-a răsucit nehotărât pe-o coastă, dar a venit iar în vânt, ținut de o ancoră specială. S-a așezat pe chila dreaptă și a înfruntat urgia. Când furtuna a atins apogeul, mie nu mi-a mai rămas nimic de făcut decât să stau și să privesc, fiindcă ce-i bietul om în mijlocul unui astfel de uragan?! Fusesem martorul unei furtuni cu descărcări electrice în largul coastelor Madagascarului, dar nu semăna nici pe de parte cu cea de-acum. De data asta, fulgerele țineau mai mult, iar trăsnetele cădeau asupra mării, de jur împrejur. Până în clipa aceea, mă îndreptasem spre New York, dar când s-a sfâr șit totul m-am săltat în picioare, am ridicat velele și am făcut o voltă din tribord în babord, pentru a ajunge într-un port liniștit, unde să am timp să rumeg cele întâmplate. Și astfel, cu vele reduse, iahtul s-a îndreptat spre coasta Long Island, în timp ce eu meditam privind luminile cabotierelor care începură să se arate. M-au asaltat gânduri privitoare la călătoria

aproape încheiată. O mulțime de frânturi de melodii, pe care le fredonasem de atâtea ori, mi se strecurau pe buze. M-am surprins fredonând niște bucăți dintr-o cântare pe care obișnuia să o îngâne o creștină din Fairhaven, pe vremea când îl reconstruiam pe Spray. Aveam să mai aud odată, dar numai o singură dată, într-o adâncă solemnitate, acel imn metaforic: „Mă mână cum li-i voia vântul și talazul." Iar după aceea: „Dar barca mea cea mică curajoasă-nfruntă/ Și vânturile repezi, și marea cea cruntă."

După această furtună, nu l-am mai zărit niciodată pe pilotul de pe *Pinta.*

Experiența acestei călătorii a lui *Spray,* care a durat trei ani, a fost pentru mine ca și cum aș fi citit o carte, tot mai interesantă pe măsură ce dădeam paginile una după alta, ajungând acum la ultima filă, cea mai pasionantă dintre toate.

Când s-a luminat de ziuă, am văzut că marea își schimbase culoarea, de la verde-închis la o nuanță deschisă. Am aruncat sonda cu plumb și am găsit că fundul era la o adâncime de tréisprezece stânjeni. Curând după aceea, am zărit țărmul, la câteva mile est de Insula Fire și, navigând într-acolo, mânat de o briză plăcută ce bătea de-a lungul coastei, am ajuns la Newport. După acea cumplită furtună, acum era o vreme deosebit de frumoasă. *Spray* a dublat Promontoriul Montauk, în primele ore ale amiezii, iar spre seară Promontoriul Judith se afla în travers. La Beavertail, m-am îndreptat spre țărm.

Navigând mai departe, *Spray* nu mai avea decât o singură primejdie de înfruntat: zona Newportului fusese minată.

Iahtul s-a strecurat pe lângă stânci, pe unde nici prieteni, nici dușmani nu ar fi putut trece dacă ar fi avut pescajul mai mare.

Pe acea cale nu deranja nava de gardă din șenal. Totul atârna de un fir de păr, dar cumva era sigur atâta vreme cât *Spray* se freca de stânci, nu de minele marine. După ce a depășit iute un promontoriu mărunt, a apărut în traversul navei de gardă, bătrâna *Dexter,* pe care o cunoșteam atât de bine, iar cineva de la bordul acesteia a strigat:

— Uite colo o navă!

Am ridicat de îndată o lumină și am auzit:

— Hei, *Spray!*

Era o voce binevoitoare și știam că un prieten nu avea să tragă în *Spray.* Am slăbit randa, iar iahtul a făcut o voltă spre larg, către farul radei interioare. În cele din urmă am ajuns cu bine în port și am aruncat ancora la ora 1:00 a.m., pe data de 27 iunie 1898, după mai bine de patruzeci și șase de mii de mile în jurul lumii și o absență de trei ani și două luni, la care se adăugaseră două zile pentru a ne dezmetici.

Echipajul se simțea bine? Cum să nu?! Profitasem în numeroase chipuri de această călătorie. Ba încă pusesem și carne pe mine, iar acum cântăream cu o livră mai mult decât atunci când plecasem din Boston. Iar în ce privește vârsta, ei bine, ceasul vieții mele fusese dat înapoi în așa măsură încât toți prietenii spuneau: „Uite-l pe Slocum reîntinerit!" Și, într-adevăr, eram tânăr, cu zece ani mai tânăr decât în ziua în care doborâsem primul copac pentru a începe reconstrucția lui

Spray.

Nava mea era și ea în stare chiar mai bună decât atunci când pornise din Boston în lunga sa călătorie. Părea zdravănă ca la început și perfect etanșă, parcă ar fi fost cea mai bună dintre navele aflate pe mare. Nu exista nici cea mai mică scurgere, nu se infiltrase nici măcar o picătură! Iar pompa pe care nu o folosisem cu niciun prilej până în Australia nu mai fusese amorsată de atunci.

Primul care a semnat în cartea pentru vizitatori a lui *Spray* la sosirea în portul de reședință a fost unul care întotdeauna spusese „*Spray* are să se întoarcă". Și *Spray* nu a fost mulțumit decât după ce l-am dus la locul nașterii sale, la Fairhaven,

Massachusetts, aflat ceva mai departe. Mă încerca nostalgia de a mă întoarce la locul adevăratului început, de vreme ce, după cum am mai spus. Întinerisem. Și astfel, pe 3 iulie, mânat de un vânt prielnic, *Spray* a valsat frumos de-a lungul coastei, apoi în sus, pe fluviul Acushnet, până la Fairhaven, unde l-am legat zdravăn de pilotul de cedru înfipt în mal, pe care îl folosisem la lansarea sa la apă. Mai acasă de atât nu-l puteam aduce.

Dacă *Spray* n-a descoperit niciun continent în călătoria sa, asta s-a întâmplat pentru că nu mai există continente de descoperit. Nu pornise în căutare de noi lumi, nici pentru a face zarvă în jurul pericolelor ce pândesc pe oceane. Avusese par te de furtuni neîndurătoare. E bine să-ți găsești drumul spre țărmuri chiar deja știute, iar *Spray* făcuse descoperirea că nici cea mai amarnică mare nu e atât de cumplită pentru o navă bine întocmită. Niciun rege, nicio țară și nicio trezorerie nu au fost grevate pentru călătoria lui *Spray,* care a dus la bun sfârșit tot ceea ce și-a propus să facă.

Dar, pentru a reuși în orice, omul trebuie să se apuce de lucru temeinic și să fie pregătit pentru toate situațiile extreme.

Acum, când privesc în urmă la puținul pe care l-am realizat, văd o trusă de scule de dulgherie nu tocmai grozave, un ceas de tinichea și niște piuneze de covor – nici acestea prea mul te – care au înlesnit înfăptuirea celor povestite aici. Dar, mai presus de toate, trebuie luați în calcul niște ani de ucenicie, în timpul cărora am învățat cu râvnă legile lui Neptun, legi cărora am încercat să mă supun atunci când am străbătut mă rile. Și a meritat.

Iar acum, nutrind speranța că nu mi-am obosit prea mult prietenii cu prezentări științifice prea detaliate, teorii sau cine știe ce deducții, nu mai vreau să spun decât că m-am străduit să relatez doar povestea acestei aventuri. Terminând, după modestele mele puteri, această treabă, ancorez nava, cu pa râmele mușcate de intemperii, lăsându-l pentru moment pe *Spray* la adăpost, în port.

APENDICE

Planurile de construcție și de vele ale lui *Spray.*
Pedigriul iahtului atât cât e cunoscut.
Capacitatea sa de a ține drumul neabătut.

Planul de vele și instalația de guvernare.
O ispravă fără precedent. Cuvânt de încheiere, spre încurajarea viitorilor navigatori

Dintr-un sentiment de sfială în fața navigatorilor cu mare experiență, m-am abținut în precedentele capitole, pregătite pentru publicare sub formă de foileton în *Century Magazine,* să intru prea mult în amănuntele privitoare la construcția lui *Spray* și la metodele mele primitive de navigație. Neavând niciun fel de experiență în domeniul iahtingului, nu știam că acest tip de ambarcațiuni dichisite văzute în port sau navigând pe lângă coastă nu puteau executa la fel de bine ce făcea *Spray,* de exemplu, să țină drumul cu timona legată.

Știam că nicio altă ambarcațiune nu navigase în chipul acesta în jurul lumii, dar n-aș vrea să spun că o alta nu ar putea reuși sau că o mulțime de oameni n-au parcurs pe nave, cu diverse tipuri de greement, în același chip, distanțele pe care și le propuseseră să le străbată. Am fost foarte amuzat de declarația categorică a unui expert cum că așa ceva nu-i posibil cu niciun chip.

În momentul în care am navigat cu *Spray,* iahtul era o ambarcațiune cu totul nouă, construită dintr-un slup care purtase același nume și care, după câte se știe, servise la început drept vas de pescuit stridii, acum vreo sută de ani, pe coasta Delaware. La căpitănie nu există niciun înscris care să indice unde a fost construit. Pe vremuri aparținuse unui proprietar din Noank, Connecticut, după aceea unuia din New Bedford; la momentul când căpitanul Eben Pierce mi l-a făcut cadou, vasul ajunsese la capătul vieții sale firești și stătea ținut în proptele, pe un teren de la Fairhaven. După profil, ai fi zis că era o navă de pescuit de pe Marea Nordului. Construindu-l din nou, scândură cu scândură, filă cu filă, i-am adăugat la bordul liber doisprezece inchi la cuplul maestru [87], optsprezece inchi la provă și paisprezece inchi la pupă, sporind astfel selatura[88] și făcându-l, după părerea mea, mai potrivit pentru navigația în larg. N-am să mai repet povestea construirii lui *Spray,* pe caream spus-o în detaliu în primul capitol. Adaug aici doar că, după ce l-am terminat, avea următoarele dimensiuni: lungimea totală – treizeci și șase de picioare și nouă inchi, lățimea – paisprezece picioare și doi inchi, înălțimea sub punte – patru picioare și doi inchi, având un tonaj net de nouă tone și brut de douăsprezece tone și șaptezeci și una de sutimi.

Redau cu plăcere profilurile lui *Spray,* cu recomandările pe care experiența mea, într-adevăr redusă în ale iahtingului, mi le îngăduie, fiindcă cea mai mare parte a vieții mi-am petrecut-o pe barcuri și corăbii mari. M-am străduit cât am putut să le prezint cu precizie. *Spray* a fost dus de la New York la Bridgeport, Connecticut, sub

---

[87] Secțiunea transversală de arie maximă.

[88] Curbura longitudinală a punții*,* datorită căreia prova și pupa sunt mai înalte decât mijlocul navei.

supravegherea Clubului de Iahting Park City. A fost scos pe uscat, făcându-i-se cu mare grijă toate măsurătorile, pentru a oferi concluzii satisfăcătoare. Căpitanul Robins a făcut apoi macheta. Tinerii noștri iahtmani, încântați de „lebedele mării”, bineînțeles că nu vor avea o părere prea favorabilă despre această navă. Au dreptul la opinia lor. Eu mi-o păstrez pe a mea. Vor obiecta față de prova și pupa prea scurte, dar avantajele acestei construcții se văd pe marea agitată.

Pe puntea lui *Spray,* unele lucruri puteau fi executate și altfel, fără să afecteze construcția iahtului. Nu văd de ce o navă de pescuit n-ar putea să aibă ruful[89] în mijlocul punții, în loc să fie ridicat la pupă, așa cum e pe *Spray,* ceea ce lasă foarte puțin spațiu între timonă și tambuchi. Unii spun că aș fi putut îmbunătăți chiar linia pupei. Asta nu cred. În felul în care arată, apa îi îngăduie să gonească după ce s-a prelins de-a lungul iahtului până la ultimul inchi și nu se formează niciun val de absorbție din cauza profilului nepotrivit retezat al oglinzii.

„Unde-i bolta oglinzii la pupă?” se întreabă cei obișnuiți să navigheze pe ape liniștite. Dar niciunul dintre ei n-a traversat Curentul Golfului pe un vânt de nord-est și n-are de unde ști ce e mai potrivit pentru orice fel de vreme. Dacă țineți la viață, nu construiți pupa cu boltă la o ambarcațiune care face largul.

Așa cum își cântărește marinarul nava pe care vrea să se îmbarce, dintr-o privire atunci când i-a trezit interesul, tot așa l-am cântărit și eu pe *Spray* și nu m-am înșelat.

Spray a străbătut drumul de la Boston prin Strâmtoarea Magellan cu un greement de slup. Pe acest curs a avut de înfruntat o mare varietate de condiții meteorologice. Greementul de iolă adoptat apoi a însemnat un progres numai pentru că s-a redus astfel suprafața randei, prea greoaie, și s-au îmbunătățit puțin și proprietățile de guvernare în vânt. Când avea vânt din pupă, nu foloseam „bate pupa” și, fără excepție în astfel de condiții, vela aceasta era strânsă. Cu ghiul largat mult, la două carturi în spatele traversului, *Spray* ținea drumul cel mai bine. Nu mi-a trebuit niciodată mult timp pentru a ști cât să iau din timonă sau ce unghi de cârmă e necesar pentru a nu părăsi ruta, iar după ce aflam acest unghi legam timona. Atunci randa trăgea bine, iar focul mare, cu scota strânsă pe mijloc sau puțin largată într-un bord ori altul, contribuia foarte mult la echilibrarea navei. Apoi, dacă vântul se întărea și mai mult sau veneau grenuri, mai ridicam focul săgeții pe un tangou prins de bompres, cu scotele trase chiar pe mijlocul iahtului, alură sigură și pe vânt de furtună. Era necesar să am un cargabas solid la pic, pentru că fără el randa nu putea fi coborâtă iute când voiam să fac manevra asta pe vânt.

Unghiul de cârmă varia după puterea și direcția vântului. Dar lucrurile astea se învață repede din practică.

Pe scurt, vreau să spun că, atunci când navigam cu vânt strâns, pe o briză

[89] Construcție deasupra punții superioare a unei nave, extinsă nu mai pe o porțiune a ei, în care sunt amenajate, de obicei, locuințele echipajului.

ușoară, cu toate velele ridicate, *Spray* nu avea nevoie deloc sau aproape deloc de corecție de cârmă. Când vântul se întărea, ieșeam pe punte, dacă eram în cabină, și luam o cavilă din timonă, legam timona la loc, sau, cum zic marinarii, o puneam la zbir, după care o lăsam să-și vadă de treabă mai departe.

Ar fi o plăcere să răspund la întrebări menite a acoperi toate eventualitățile, dar ar însemna să încarc prea mult această carte. Am să subliniez totuși că multe se învață din practică și că, ajutată de pasiunea navigației, după experiență, mama inteligență va fi cea mai bună profesoară. Chițibușuri care să mai scutească din muncă? Niciunul. Velele erau ridicate cu mâna, fungile erau trecute prin palanuri obișnuite de navă, cu raiuri clasice. Bineînțeles că scotele erau legate la pupă.

Vinciul de ancoră – sau crab cum mi se pare că i se mai spune – era manual. Aveam trei ancore, cântărind patruzeci de livre, o sută de livre și o sută optzeci de livre. Vinciul, ancora de patruzeci de livre și galionul de la capătul taie-valului aparțineau originalului *Spray.* Balastul, format din bucăți de beton, era prins bine. La chilă nu mai aveam alt lest din fier sau plumb.

Chiar dacă am făcut măsurătorile după toate regulile, nu le-am notat și nici după ce am navigat cu *Spray* în cea mai lungă călătorie n-aș fi putut spune pe dinafară cât de înalt era catargul, cât de mare ghiul sau picul. N-am știut niciodată unde era centrul de efort la vele, doar ce am prins pe mare din practică. Nu mi-am bătut deloc capul cu asta. Dacă ambarcațiunea e bună, calculele matematice sunt corecte. *Spray* ar fi trecut examenul matematic. Era un iaht ușor de echilibrat în toate planurile. Unii dintre cei mai bătrâni și mai cu experiență comandanți de nave m-au întrebat cum de a reușit *Spray* să țină drumul fără să se abată de la curs cu vântul din pupă, ispravă pe care a făcut-o săptămâni în șir. Unul dintre acești domni, comandant de navă deosebit de respectat, în plus și prieten al meu, fusese chemat la un proces ca expert al guvernului într-o faimoasă crimă judecată la Boston, nu cu mult înainte, și declarase că o navă nu poate ține drumul singură suficient de mult timp pentru a-i îngădui marinarului să lase timona din mână și să-i taie căpitanului gâtul. În condiții obișnuite, așa este. S-ar putea spune că, atunci când e vorba de o navă cu greement pătrat, această opinie e totdeauna valabilă. Dar chiar în momentele în care se petrecea această tragedie, *Spray* naviga în jurul lumii fără să aibă pe cineva la cârmă pentru intervale mai lungi sau mai scurte. Trebuie să spun totuși că asta nu are nicio importanță pentru procesul din Boston. După toate probabilitățile, justiția a pus mâna pe adevăratul ticălos. Cu alte cuvin te, în cazul unei nave de modelul și greementul celei pe care s-a petrecut tragedia, și eu aș fi declarat ca martor același lucru, la fel ca experții în ale navigației prezenți la proces.

Dar să privim cum a navigat *Spray* de la Insula Thursday la Cocos, două mii șapte sute de mile distanță, în douăzeci și trei de zile, fără nimeni la timonă, decât cel mult preț de un ceas, în tot cursul acestei traversade. În istoria lumii, nicio altă navă n-a mai reușit o astfel de ispravă în condiții similare în cursul unei călătorii atât de lungi, neîntrerupte. Am avut parte de o minunată navigație în miezul verii. Nimeni nu poate înțelege bucuria de a merge cu vânt din pupă pe întinsul

oceanelor, decât cei care au trăit experiența asta. Pentru a încerca în cel mai înalt grad plăcerea de a naviga în jurul lumii, nu e neapărat nevoie să mergi de unul singur; deși această primă călătorie a fost un prilej de mare satisfacție pentru mine. Prietenul meu, expertul guvernamental de care vorbeam, cel mai versat căpitan dintre cei versați, stătea mai deunăzi pe puntea lui *Spray* și, convins de calitățile nemaipomenite ale iahtului, mi-a vorbit cu entuziasm de ideea lui de a-și vinde ferma de la Cape Cod și a o porni din nou pe mare.

Tinerilor care visează o călătorie pe mare le-aș spune atât: „Mergeți'". Poveștile cu greutățile pe care trebuie să le înfrunți sunt în cea mai mare parte exagerate, precum și istoriile cu pericolele mării. Am beneficiat de o școală bună în ceea ce s-a numit „dura navigație" pe cruntul Ocean de Vest, dar nu-mi amintesc să-mi fi pierdut vreodată firea. Amintirile acestea mi-au făcut marea și mai dragă. Și apoi datorez această dragoste și ofițerilor de pe toate vasele pe care am navigat pe când eram copil și apoi om în toată firea și care n-au ridicat niciodată nici măcar un deget asupra mea, ca să zic așa. N-am trăit printre îngeri, ci printre oameni care puteau fi scoși din sărite. Dar eu am dorit să fiu pe placul ofițerilor de pe navă, oricare erau aceștia, și astfel am mers mai departe. Bineînțeles că pe mare există pericole, la fel ca pe uscat, dar inteligența și priceperea cu care e înzestrat omul pot reduce aceste amenințări la minimum. Și, în plus, un mare rol revine talentului cu care a fost construită o navă pentru a fi în stare să străbată mările.

Nu e distracție să înfrunți elementele naturii, mai ales când marea vrea să arate tot ce poate. Atunci trebuie să o cunoști, să știi că o cunoști, să nu uiți o clipă că a fost făcută ca omul să navigheze pe ea.

Vorbind de planurile lui *Spray,* am oferit dimensiunile unei nave pe care aș numi-o bună să țină largul în orice condiții de vreme și pe orice mare. Dar e bine să spunem că, pentru a asigura o marjă de succes rezonabilă, experiența trebuie să pornească și ea la drum odată cu nava. Iar pentru a fi un navigator sau marinar de marcă, nu e neapărat nevoie să-ți legi de gât o găleată cu catran. Pe de altă parte, o prea mare preocupare pentru nasturii de aramă nu ajută cu nimic la siguranța navei.

Poate, într-o zi, am să-mi dau seama că profilul bătrânului *Spray,* atât de drag mie, nu este perfect, dar eu, cu redusa mea experiență, recomand cu căldură, pentru siguranța călătoriei, liniile sale sănătoase, mai degrabă decât cele ale iahturilor pentru croaziere de plăcere. O perioadă de practică pe o navă ca *Spray* îi poate învăța multe pe tineri și-i poate pregăti pentru ambarcațiuni și mai mari. Cred că eu am învățat mai multă navigație și am cunoscut marea mai bine pe *Spray* decât pe orice altă navă pe care am fost înainte. Cât despre răbdare, cea mai importantă dintre toate calitățile, ce să mai zicem! Când navigam prin cotloanele Strâmtorii Magellan, între falezele abrupte ale continentului și mohorâta Tierra del Fuego, unde am fost obligat la manevre complicate, am învățat să nu mă mișc de lângă timonă, mulțumit să parcurg chiar și numai ze ce mile pe zi, răzbind împotriva curentului, pentru ca, după o lună de astfel de chin, să văd că totul a fost în zadar, dar să regăsesc încă în mine vechiul entuziasm și să fredonez o veche melodie, în

vreme ce reluam drumul, luptându-mă din nou să răzbesc ca mai înainte. Nici măcar treizeci de ore de stat nemișcat la timonă nu mi-au sleit puterile omenești de a în dura. Și nu a fost o experiență nemaiîntâlnită pentru echipajul lui *Spray* să fie nevoit să apuce o ramă și să vâslească pentru a intra sau a ieși dintr-un port pe un calm desăvârșit. Pentru mine au fost zile fericite oriîncotro naviga iahtul meu.

Călătoria ambarcațiunii *Liberdade*[90]

[90] Autorul numește această ambarcațiune „canoe”, fiind vorba, de fapt, despre un miniiaht, un vas închis, cu punte și cabină, construit după sistemul îmbinării în clinuri a filelor de bordaj.

ÎNTÂMPINARE

Această arcă literară – prin modelul și greementul ei original – pornește la drum cu încărcătura unor ciudate fapte pe trecute pe un cămin plutitor. Constructorul ei, navigator experimentat, ar fi putut să umple mica ei cală cu un întreg caric[91] *de întâmplări marinărești sadea, ca să zicem așa; dar n-a cutezat să încalce cu atâta îndrăzneală un tărâm rezervat navigatorilor de litoral. Măcar de-ar putea autorul să facă volte, să strângă velele din vârful catargelor, să manevreze sarturile*[92] *cu aceeași iscusință ca acești încercați marinari de coastă! Vai mie! Și de-ar putea să spere că va fi iertat!*

Și de ne-o fi curentul potrivnic, ce contează? Iar de ne-o fi prielnic, vom fi purtați departe. Dar încotro, către ce țel? Planul întregii noastre călătorii e atât de neînsemnat, încât probabil nici nu are importanță încotro ne îndreptăm, fiindcă pretutindeni dăinuie farmecul aceleiași zile binecuvântate. Și oare nu recunoașterea acestui fapt e cea care-l face pe bătrânul marinar fericit chiar și în vâltoarea furtunii și îi nutrește speranța până și atunci când se trezește agățat de-o scândură, în mijlocul oceanului? Bineînțeles că așa-i! Pentru că spirituala frumusețe a mării, cea care vrăjește sufletul omului, nu suferă necredincioși pe

---

[91] Totalitatea încărcăturii utile a unei nave comerciale.

[92] Odgon de oțel sau de cânepă care servește la fixarea laterală a catargelor și la prinderea scărilor pentru urcarea pe acestea.

întinderile sale nemărginite.

Autorul

CAPITOLUL I

Nava. Echipajul. Un uragan. Insulele Capului Verde.
Cabo Frio. Un *pampero*

Să săltăm ancora! Pe 8 februarie 1886, *Aquidneck,* cu o încărcătură de bidoane cu ulei, a plecat de la New York spre Montevideo, capitala Uruguayului, limba de pământ care hotărnicește spre est fluviul La Plata și e denumită Banda Oriental.

Aquidneck era un bare îngrijit, curățel, de vreo trei sute douăzeci și șase de tone registru, ce ținea de Baltimore, port recunoscut pentru cliperele sale. Nava aceasta își câștigase și ea faima pe multe mări, pentru viteza cu care mergea.

Echipajul ei număra cu totul zece oameni. Când avea o încărcătură bună, echipajul era de doisprezece oameni. În afara acelora cu misiuni precise, mai erau la bord un țânc de vreo șase ani și mămica lui (vârsta ei e irelevantă), cu regim privilegiat în raport cu ceilalți, având noaptea liber, adică nefiind obligați să facă de cart. Secundul, Victor, care urma să fie martor la multe aventuri înainte de a ajunge la New York din nou, s-a născut și a crescut pe mare. Era perfect sănătos și vânos ca un vinci de ancoră. Când a deschis ochii și a început să dea ordine, se afla la San Francisco, pe pachebotul *Constitution,* na vă care s-a pierdut în uragan în Samoa, chiar înainte de marele dezastru maritim ce s-a petrecut în același loc în anul 1889[93]. Garfield, țâncul pomenit mai înainte, fratele lui Victor de pe această navă de familie, s-a născut în portul Hong Kong, pe vechiul bare *Amethyst,* fiind cetățean american de drept, deși văzuse lumina zilei într-un port străin. Steagul american flutura pe navă făcând dovada naționalității sale.

---

[93] Referire la uraganul care a lovit Apia, capitala insulelor Samoa, pe data de 15 martie 1889, în vremea confruntării dintre Imperiul German, Statele Unite ale Americii și Imperiul Britanic (1887 – 1889) pentru obținerea controlului asupra acestui teritoriu.

Barcul acela înfruntase cu curaj vântul și talazurile vreme de cincizeci și opt de ani, dar niciodată nu avusese parte de un vânt atât de amarnic ca acela ce s-a abătut asupra sa în ziua de 3 martie 1880, zi atât de plină de evenimente.

Marinarii noștri de rând de pe *Aquidneck,* șase cu toții, aparțineau fiecare unei alte naționalități, fiind străini și în raport cu mine și unul față de celălalt. Însă bucătarul, un tip de culoare, era neaoș american, după locul nașterii. Chiar și cu acest număr de americani la bord, acest caz era socotit cu totul excepțional.

Importantă sau nu, asta e istoria familiei și descrierea echipajului. Ziua plecării s-a caracterizat printr-un frig amarnic și furtună, ceea ce nu se arăta de bun augur pentru călătoria care începea și avea să fie cea mai plină de evenimente din toată viața mea de navigator cu mai bine de treizeci și cinci de ani petrecuți numai pe mare. Cercetând buletinul meteorologic de dimineață, înainte de a pleca, am văzut că se prevedea o furtună dinspre nord-vest, în vreme ce, cam tot atunci, o alta se apropia dinspre sud-vest. „Prognoza'*, spuneau ziarele din New York, „nu e deloc încurajatoare". Cu toate astea, eram nerăbdători să pornim la drum pentru că aveam echipajul complet la bord și, fiind cu toții pregătiți, am luat-o din loc, împotriva judecății sănătoase, care ne spunea să mai rămânem. Vântul de nord-vest, care bătea în momentul acela cu patruzeci de mile pe oră, a ajuns la optzeci sau nouăzeci de mile pe *2* martie. Uraganul a bântuit și toată ziua de 3 martie, trezindu-ne temeri pentru soarta navei și a tuturor celor de la bord.

În acele zile, la New York, vântul s-a pornit urlând dinspre nord, „centrul uraganului fiind undeva prin Atlantic", după cum spuneau înțelepții oameni ai mării de la Biroul de Meteorologie, căruia astăzi marinarul tăbăcit îi este foarte îndatorat pentru că-i vestește apropierea furtunilor cu multe zile înainte. Prognoza era corectă, după cum aveam să constatăm și noi fiindcă, în largul Atlanticului, nava noastră nu a putut ridica decât o biată trincă, doar ceva mai mare decât o față de masă. Numai cu această velă de furtună, *Aquidneck* a gonit în fața uraganului, în acele zile amarnice, stârnind un mare val de provă, înaintând mult prea repede cu o pânză atât de mi că. În goana lor nebună, munți de talazuri i-au măturat pun tea, apa ridicându-se la înălțimea parapetului și zgâlțâind totul în cale.

Oamenii noștri erau legați cu parâme, fiecare la postul lui, și orice vergă de rezervă pe care nu o asiguraserăm cu două rânduri de legături fusese măturată de pe punte, laolaltă cu alte lucruri smulse de furtuna sălbatică din locurile unde le amararaserăm cu parâme.

Bucătăria a plătit și ea tribut, suferind stricăciuni mari, stăpânul ei abia reușind să scape cu viață, fiind serios rănit.

Un talaz s-a prăbușit tunând pe punte, luând cu el uși, ferestre, soba, oale, cratițe și ceainicuri și, odată cu ele, și pe talentatul bucătar și aruncând tot, claie peste grămadă, în gurile de scurgere din partea de sub vânt, maestrul nimerind dea supra lor. O astfel de nenorocire lasă urme. Îți cam înmoaie curajul, ca să spunem așa, fiindcă una ca asta înseamnă nu mai hrană rece în zilele care urmează, dacă nu cumva chiar și mai rău.

Dar a doua zi după nenorocire, n-a fost atât de greu. De fapt, acele cumplite

talazuri care s-au năpustit asupra navei erau un semn că vremea se va schimba în bine. Viteza lui *Aquidneck* s-a redus, într-un moment în care furtuna slăbise, și astfel a îngăduit valurilor să-l ajungă din urmă și să-l lovească din plin.

De îndată au mai fost ridicate vele și, pe măsură ce furtuna slăbea, s-au adăugat mereu altele, fiindcă nava nu trebuia să se lenevească atunci când talazuri mari veneau pe urma ei. Iar noi am fugit, goniți din urmă, săltând fiecare velă la locul său când era nevoie, până pe 5 martie, când nava s-a înfățișat cu toate aripile sale albe întinse, zburând pe valuri de parcă ar fi prins viață. Vreme de câteva zile am avut parte de vânt suficient, dar nu prea tare, iar nava noastră cea iute râdea de valurile ce încercau s-o prindă din urmă.

Zile în șir am navigat plini de bucurie, mânați de vântul de furtună, întâlnind soarele tot mai devreme, străbătând zilnic patru grade longitudine. Era momentul să profităm de vremea bună și să ne zvântăm hainele, ca să avem lucruri uscate în vederea furtunilor ce aveau să vină. Pe punte au fost scoase lăzi și boccele, cartul care era liber își usca și cârpea lucrurile cu grămada, în timp ce oamenii de serviciu pe punte se îndemnau să facă ordine pe navă. Chips, dulgherul, a reparat bucătăria; celui rănit i-au fost oblojite fluierele picioarelor rupte și, în câteva zile, toate erau rânduite cum trebuia. Marinarii se mișcau din nou vioi, îmbrăcați în veșmintele lor cârpite în tot felul de nuanțe, amintindu-mi de porumbeii bălțați, ciugulind și țopăind încoace și-n colo, ca să-și agonisească traiul, numai că porumbeii, după câte-mi închipuiam eu, aveau parte de o viață mai fericită. O cană de cafea sau ceai, căruia navigatorii îi spun „apă vrăjită", un biscuit marinăresc și o bucată de pastramă de cal însemnau o masă pe cinste pentru echipaj, iar oamenii își recăpătau graiul. După care, în bătaia vântului, s-a auzit *Reuben Ranzo*[94]*.* Murele au fost schimbate dintr-un bord în altul, pe cântecul *Johnny Boker.* Ca semn al vremii bune, în timpul cartului de noapte au răsunat și alte melodii minunate. Apoi, oamenii, după ce au terminat cu cân tecele și poveștile, au trecut la taclale, discutând ce aveau de gând să facă sau nu în portul următor.

Țin-te bine, marinarule, ține-te bine și amarează totul! Fiindcă pungașii de agenți recrutori de la Montevideo o să-ți salte vesta cea nouă pe care ți-ai făgăduit să ți-o cumperi în vreme ce tu te aflai în largul Capului Horn cântând *Trageți sub vânt,* cu un ciorap vechi în jurul gâtului și cu aceeași veche blană de oaie pe tine, care de multă vreme e oaie numai cu numele, pentru că părul s-a ros de n-a mai rămas decât o zdreanță, așa cum numai în China mai pomenești. Pe scurt, o să rămâi cu nădragii de stambă de pe tine, în vreme ce pungașii de agenți și rechinii de uscat o să-și împartă între ei puținul tău câștig, dacă nu-ți ții în frâu pornirile și nu „asiguri și amarezi totul" ca lumea.

Eram plecați de zece zile și ajunsesem acum în zona alizeelor de nord-est. În fața etravei se zbenguiau marsuini, așa cum numai ei știu să o facă, iar delfini mari

---

[94] Cântec marinăresc ce însoțea munca de corvoadă pe puntea corăbiilor.

goneau pe lângă navă, în vreme ce pești zburători săgetau în toate părțile. Era o fericită schimbare, de parcă am fi intrat în altă lume. Toate greutățile erau uitate de-acum, fiindcă „marea spală nenorocirile oamenilor”.

Și a mai trecut o săptămână de navigație liniștită, la bord totul decurgând în ordine, și iată și Insulele Capului Verde. Măreață și minunată priveliște! Toți au strigat: *„Terra firma!”*[95]*.*

Ce plăcut era să văd uscatul din nou! La amiază, pământul rămase în pupă, iar alizeele, care s-au ridicat cu forțe proaspete spre seară, ne-au purtat iute, încât până la lăsarea întunericului insulele dispăruseră.

Cât de plăcut era să plutești simțind mișcarea molcomă a navei suind și coborând talazurile, cu un vânt puternic dinapoia traversului care o mâna înainte până când *Aquidneck* să rea cu adevărat de pe o creastă pe alta, de parcă ar fi încercat să-și întreacă tovarășii de drum, peștii zburători.

Când vreun val i se punea împotrivă, nava îl izbea cu pro va ei minunată, aruncând în lumină mii de picături ce străluceau precum un glorios nimb. Pe punțile sale, pașii alergau mai ușor și toți cei de la pupă sau provă, de pe acea lume pur tată de valuri, erau fericiți.

Următoarea escală am făcut-o la Cabo Frio (Capul Rece). Dar până a ajunge aici, am traversat Atlanticul de două ori. Apucasem spre Insulele Capului Verde pentru a profita de vânturile dominante, determinate de alizeele de sud-est, drumul de la aceste insule spre Cabo Frio fiind către sud-vest. Ultima etapă a fost ușoară, ca o aruncătură de parâmă de la provă, fără nimic de menționat. De aici încolo însă, drumul nostru a urmat diferitele vânturi variabile până la Rio de la Plata, unde am avut parte și de un *pampero,* vânt care „bubuia ca tunul” și urla cu glas de corn prin greement.

Aceste *pamperos* – venite din pampas – de obicei bat cu mare furie, dar apropierea lor e anunțată cu mult timp înainte, primul semn fiind o vreme excepțional de frumoasă, cu norișori flocoși ce plutesc atât de ușor pe cer încât aproape că nici nu bagi de seamă că se mișcă, deplasându-se precum o turmă imensă de oi liniștite, ieșite la păscut pe imensitatea câmpului de azur. Am văzut semnele și am ținut seama de ele.

Apoi încet și parcă fără niciun motiv aparent, norii încep să se îngrămădească în grupuri mari: se dăduse un semnal pe care elementele naturii îl cunoșteau. După asta, din spatele maselor de nori, izbucnește o flacără și se aude un bubuit în depărtare. E o salvă de avertizare pe care nicio navă nu trebuie s-o nesocotească! „Strângeți și asigurați velele!” răsună comanda. Când se dezlănțuie pe mare acești musafiri zurbagii, e bine să aduni toate pânzele și să-i întâmpini cu catargele goale, dacă nu cumva ai pe ele cele mai zdravene vele de furtună. Dar chiar și atunci, pentru siguranța navei, e bine să iei o terțarolă la velele gabier înainte de a se porni

---

[95] Expresie latinească prin care este anunțată apariția uscatului.

furtuna.

Până nu se ostoiește furia uraganului, nava nu are nevoie de nicio velă; abia după aceea încep să se ridice valurile și pânzele devin necesare pentru a echilibra nava.

Oferă o priveliște sălbatică și înfricoșătoare prima rafală cumplită a furtunii care șterge totul înaintea ei, spulberând valurile în pânzele ambarcațiunii. Dar în inima navigatorului nu există teama că-l pândește vreun țărm în partea de sub vânt, pentru că furtuna suflă dinspre uscat, după cum arată și denumirea pe care o poartă.

După furtună, s-a reinstalat calmul, apoi au sosit și vânturile dorite, ce ne-au condus, în cele din urmă, în portul spre care porniserăm, Montevideo, unde am aruncat ancora pe 5 mai. După vizita vameșilor, am început pregătirile pentru descărcarea caricului, care a fost transbordat în mahone ce l-au dus la chei, iar de acolo în magazii, moment în care s-a terminat răspunderea navei pentru marfa proprietarului.

Atunci și numai atunci ia final responsabilitatea navei – sau mai bine zis grija căpitanului – pentru mărfurile încredințate.

E limpede: căpitanul are griji atât pe mare, cât și pe uscat.

CAPITOLUL II

Montevideo. Cerșetorii. La Antonina pentru maté.
De la Antonina la Buenos Aires. *Bombilla*

Montevideo, frate cu Buenos Aires, e cel mai arătos dintre cele două orașe dacă este să-l privești de pe mare, fiind așezat mai sus. La fel ca Buenos Aires, se laudă cu multe vile atrăgătoare, femei grațioase, școli liberale și un cimitir de o mare frumusețe. Abia la Montevideo imaginea cerșetorului călare devine o realitate (caii sunt ieftini). Îndreptându-se galop spre tine, cerșetorul se milogește: „Hristos să te apere, prietene, miluiește-mă și pe mine cu un bănuț, să-mi cumpăr un codru de pâine!”

De la „Mont”, ne-am îndreptat spre Antonina, în Brazilia, pentru o încărcătură de matd, un fel de ceai, din care se face o băutură sănătoasă și întăritoare. Pentru localnici, băutura aceasta e un prilej pentru a se aduna, sorbind-o printr-un tub introdus în licoarea fierbinte, aflată într-un ibric de argint sau într-o tigvă, de fapt, în orice se află pe moment la îndemână când „vecinii însetați se întâlnesc”, vorba poetului[96]. După care încep să bea vârtos, plini de exaltare, trăgând dintr-un singur

---

[96] Referire la Tam o' Shanter, poem scris de Robert Burns (1759 – 1796).

muștiuc, ce trece din gură în gură. Indiferent de numărul de guri, băutura din *bombilla,* cum numesc ei recipientul, trebuie să ajungă la toată lumea. S-ar putea să fie nevoie să se mai umple vasul pentru a fi suficient ceai pentru toți și, uneori, se repetă operația, dacă s-au adunat prea mulți oameni. Și treaba asta se face fără a se pierde prea multă vreme: în ibric sau tigvă se aruncă o lingură de iarbă și două linguri de zahăr la jumătate de litru de apă, care se toarnă clocotind – și băutura-i gata. Dar pentru a-i da un iz mai sofisticat, se pune înăuntru și un tăciune aprins (tăciune de lemn). Vasul se trece iar de la unul la altul, începându-se de la cel la care se terminase băutura. Când se nimerește și un străin, acesta-i tare fericit da că apucă să fie cel dintâi care să bea prin muștiuc, dar cei inițiați nu mai fac astfel de mofturi. Cât am fost în această țară, am participat adesea la astfel de petreceri cu matd, iar până la urmă am avut bucuria de a avea propria mea *bombilla.*

Oamenii din Antonina (ca de fapt toți cei întâlniți în Brazilia) erau cumsecade, deosebit de primitori și binecrescuți. Fiind mereu obligați să se descurce cu puțin, și nevoile lor erau re strânse, pe măsura posibilităților de trai. Priveliștea muntelui, văzut dinspre portul Antonina, e copleșitoare. N-am întâlnit nicăieri în lume ceva mai impresionant și mai plăcut, totodată. Climatul e sănătos, e ideal. Singurul doctor din partea locului – l-am zărit când am fost acolo – avea o haină găurită la coate din lipsă de pacienți. Încântător port e Antonina!

Aici am avut și bucuria unei petreceri muzicale la bord. Pentru un marinar zgâlțâit de valuri era o mângâiere sufletească să privească dantura minunat de albă a acestor cântăreți brazilieni. O nimfă a mării i-a cântat scriitorului acestor rân duri un cântec care tuturor le-a stârnit râsul.

Fiind în dialect, n-am înțeles o boabă, dar bineînțeles că am hohotit și eu laolaltă cu ceilalți, ceea ce i-a făcut să moară de râs. De aici am dedus că se glumea pe socoteala mea. Dar m-a încântat și treaba asta, la fel de mult dacă nu și mai mult decât dacă aș fi auzit niște *areytos*[97] închinate mie.

Am luat maté și ne am întors la Buenos Aires, unde procesul de descărcare era același ca la Montevideo, cu ajutorul mahonelor. Numai că la Buenos Aires eram ancorați la o distanță de patru ori mai mare de țărm, adică la vreo patru mile.

Erva-maté e ambalată în butoaie, lăzi și în saci din piele de vită, cusuți cu fâșii rezistente făcute tot din piele. În saci, e încărcată și presată puternic când pielea e crudă și elastică.

Apoi, după ce pielea se usucă și se strânge, balotul devine ta re ca o ghiulea. Când primul transport de *soroes,* cum li se spune acestor saci-balot, se apropia de nava noastră, fu urmărit cu mare atenție de micuțul Garfield. În barcă, baloții erau îngrămădiți cu mult deasupra copastiei și, cum erau cu par tea păroasă a pieii în afară, arătau foarte ciudat.

— Ah, papa, a strigat el, vine un transport de vite! Atenție, tot echipajul la

---

[97] Imnuri religioase din zona Caraibelor.

posturi, luați-le în primire!

CAPITOLUL III

Salvarea unei încărcături de vin. Marinari fericiți. Holera din Argentina. Înmormântare la țărm. Harry Olandezul.
Pete Grecul. O barcă pierdută. Ne îndreptăm spre Ilha Grande. Alungat din port. Greutăți mari

De la Buenos Aires am pornit pe Rio de la Plata în sus, spre confluența dintre râurile Paraná și Paraguay, pentru a salva o încărcătură de vin de pe bricul *Neovo San Pascual,* din Marsilia, eșuat pe un banc de nisip.

În această porțiune, curentul marelui fluviu se îndreaptă constant către ocean, devenind el însuși aproape o mare, și încă una periculoasă pentru navigație, motivai naufragiului bricului *Neovo San Pascual* și al multor altora înaintea sa.

Dacă la fel ca bătrânul marinar[98] oricare dintre noi a strigat vreodată „Apă, apă peste tot/ Iar noi n-aveam ce bea", acum, în acest fluviu fără margini, versul nu-și mai avea rostul.

Ba chiar și vin aveam fără oprelişti. Agentul de la asigurări, pentru a nu lăsa loc scuzelor față de cei care s-ar fi apucat să vămuiască încărcătura, a dat de-a dura chiar el un butoi din vinul cel mai bun și, ca un adevărat Hans Breitmann[99], „i-a dat cep". Apoi, unele butelci s-au spart în timpul manevrării, iar conținutul lor i-a scăldat pe marinarii care le cărau pe creștet, udându-le veșmintele.

Câtă varietate în viața marinarului, vai mie! Se putea și pe noi să ne pândească soarta lui Dana[100] și a tovarășilor săi de pe navă, care, pe o coastă arsă de soare, cărau pe creștetele lor baloturi de piele uscată – cel puțin noi așa ne plângeam în vreme ce înotam în bunătăți, adică în vin și apă, ambele gratis. Vremurile astea îmbelșugate de acum puteau fi urmate de altele mai puțin fericite. Noi însă preferam să le socotim drept compensație pentru privațiunile din trecut, zicându-ne: „iar când nu cade, măcar pică".

Transportul a fost descărcat la vremea cuvenită la Rosario, cu foarte puține pierderi, oamenii echipajului, cu o singură excepție, rămânând destul de treji pentru a ajuta la manevrele de navigație, asta chiar dacă ne aflam pe cursul dificil al fluviului Paraná. Excepția la care am făcut referire era un păcătos bătrân, un pescar din Labrador ajuns o cârpă de bețivan, un netrebnic, căruia noi n-aveam ce-i mai

---

[98] Referire la poemul Ancient Mariner de S.T. Coleridge (1772 – I834).

[99] Referire la eroul din Hans Breitmann Ballads, de Charles Godfrey Leland (1824 -1903).

[100] Richard Henry Dana Jr. (1815 – 1882), avocat și om politic american, autor al cărții de memorii Two Years Before the Mast (Doi ani pe mare).

face. Spun „noi”, pentru că cei mai mulți oameni din echipaj erau de partea mea, partizani ai dreptei împărțeli și ai unor rații stricte.

Accesul la cală a fost barat și încuiat și am răscolit, în căutarea sursei de vin, în orice loc la care ne-a dus mintea. Cu toate astea, Dan rămânea beat criță. În cele din urmă, i-am dat deoparte salteaua și, de sub ea, ieșiră la iveală vreo duzină de sticle sau chiar mai multe, din cea mai bună băutură. Și s-a încins un scandal, cu un singur actor: Dan, care se jura pe toți sfinții să se răzbune crunt pe individul care-i vârâse sticlele de băutură în cușetă, numai ca să-l bage pe el la apă, dacă bineînțeles îl va afla vreodată. Unii dintre „tinerii ăștia o să-și muște ei pumnii!”

După ce-am descărcat vinul, mi-am închiriat nava pentru un transport de lucernă, făcută baloturi, către Rio de Janeiro. La vremea aceea s-a nimerit sâ moară, pe acolo, o mulțime de lume, așa, cu o repeziciune îngrozitoare. Curând am aflat că pe toți ne pândea holera și că molima se răspândea repe de în toată regiunea, lăsând prin așezări o sumedenie de bolnavi și decedați. Moartea s-a apropiat îngrozitor de mult de *Aquidneck* și la luat cu ea pe pilotul repartizat nouă. A doua zi, după ce omul ne-a condus la locul de încărcare, nevastă-sa a rămas văduvă. Iar tânărului ce începuse să ne predea încărcătura i s-a luat măsură de sicriu o zi mai târziu. Îi sosise și lui luntrea!

Mulți bărbați și multe, multe femei și numeroși copii au căzut pradă molimei, dar noi am avut marele noroc să trecem prin această nenorocire fără să pierdem pe niciunul din tre cei dragi, în vreme ce mii de oameni erau înmormântați cu mare durere. La un moment dat, se părea că nimeriserăm în mijlocul norului întunecat al molimei care își țâra dintr-o par te în alta hoitul urât, otrăvind ca un șarpe tot ce atingea, lăsând numai morți în urma sa. Era o epidemie de holeră dintre cele mai groaznice.

Un nenorocit care stătea la Hotelul Widow Lacinas pur și simplu nu se mai dezmeticea:

— Acum patruzeci și opt de ceasuri, spunea el, eram în căminul meu, cu nevasta și cei trei copii alături. Acum am rămas singur pe lume. Ba chiar și casa mea, așa cum era, e la pământ.

Omul trecuse prin necazuri îngrozitoare, iar casa îi era la pământ cu adevărat.

Nu era scăpare în fața suflului otrăvitor, poate doar dacă foloseai dezinfectante și-ți îngrijeai corpul, pentru că molima se răspândise în tot ținutul și până și aerul era infestat.

Leacurile costau enorm, așa că mulți au pierit fără a avea prilejul de a încerca puterea tămăduitoare a medicamentelor.

S-a ridicat ca un strigăt protestul împotriva spițerilor șarlatani care umflaseră prețurile, dar nu s-a făcut nimic pentru a le stăvili lăcomia. Camforul se vindea cu patru dolari livra; cu profitul de pe câteva sute de picături de laudanum și de clorocină, un spițer putea apoi călători prin toată Europa.

Pe tânărul nostru prieten, căpitanul Speck, om iubit de toți, tineri și bătrâni, l-am îngropat la Rosario, tot în perioada aceea. Tovarășii lui n-au mai întrebat dacă de holeră sau de altceva murise, ci i-au adus ultimul omagiu așa cum se cuvine din

partea unor oameni inimoși. Preotul n-a putut veni în ziua aceea, însă Garfield, micul prieten al căpitanului Speck, a spus:

— Pavilioanele au fost ridicate pentru ca îngerii să vină și să-l ducă pe căpitan în Rai!

Mai trebuia adăugat ceva? Pavilioanele au fluturat în bătaia vântului toată ziua.

Apoi ne-a revenit sarcina să punem o placă memorială și, lucrul cel mai greu, să le scriem văduvei și orfanilor. Am trimis o scrisoare simplă, dar care împărtășea durerea inimilor celor aflați departe, în Santa Fe.

După aceste evenimente, am petrecut zile, apoi săptămâni și, în cele din urmă, luni mohorâte la Rosario; gândurile ne zburau adesea spre vremurile fericite de odinioară. Preferam să ne îndepărtăm de acele locuri, spre alt climat, chiar dacă n-o puteam face decât în minte. Între noi era doar un singur suflet fericit, țâncul, al cărui chip era o rază de soare, indiferent de moment sau de vreme. Era fericit în neștiința lui și habar n-avea ce nenorocire se abătuse asupra omenilor.

În cele din urmă, a venit și ziua în care am putut pleca din Rosario. Când am desfăcut parâmele de la chei, am avut sentimentul că ne descătușam. Nava a pornit cu o întreagă încărcătură la bord. Numai că, în loc să ne îndreptăm spre Rio, așa cum era contractul de navlosire, ni s-a ordonat, de către consulatul brazilian, să mergem spre Ilha Grande, locul de carantină pentru Brazilia, la vreo șaizeci și două de mile vest de Rio, pentru a dezinfecta nava și a lăsa încărcătura în carantină.

Am angajat un alt echipaj, care a venit la bord, dar, în vreme ce mă îndeletniceam cu întocmirea hârtiilor, cam pe la amiază, noii matrozi au furat o barcă și au șters-o, pe râu în jos, cât de repede au putut, bineînțeles. De atunci nu i-am mai văzut la față, cum nu mi-am mai văzut nici barca. Au dezertat cu toții, până la ultimul, luând, pe lângă barcă, și plata pe o lună înainte de la un oarecare domn Harry Olandezul, agent recrutor de marinari, care, așa cum s-a lăudat mai apoi, îmi momise echipajul chiar de la venire, ca să-i cer să-mi tri mită alți oameni în locul lor. Gândindu-mă însă că cel mai ticălos dintre agenții recrutori pierduse și el atâția bani, aproape că i-am iertat pe netrebnicii ce-mi săltaseră barca.

(Pentru banii dați ca avans echipajului, căpitanul navei e răspunzător doar după douăzeci și patru de ore de la pornirea în călătorie – și atunci cu condiția ca echipajul să fie pe mare la bordul navei). Văzând că indivizii erau din cel mai prost soi și nu meritau numele de marinari, nava mea era chiar mai bine fără ei, chiar și cu prețul bărcii, prețul plătit pentru a scăpa de ei.

Totuși, îmi retrag cele spuse despre Harry Olandezul, cum că ar fi fost cel mai ticălos recrutor. Pentru că la Rosario s-a ivit mai apoi unul și mai rău decât el, un oarecare Pete Grecul, care tăiase urechile recrutorului rival din Boca, le aruncase în râu și fugise la Rosario, la vreo sută optzeci de mile depărtare. Aici se apucase din nou de afaceri, făcându-i concurență

Olandezului, pe care, curând după aceea, a pus să fie răpit și trimis pe o navă, iar „în urma lui a domnit pacea”.

Un căpitan care, la fel ca mine, fusese lipsit de cei mai buni oameni din echipaj, mi-a spus foarte bucuros că l-a văzut pe Harry Olandezul la bordul unui bare italian

încărcat cu oase, care se îndrepta spre larg, și în momentul în care l-a întâlnit, „aproape că ieșise de pe fluviu”. Căpitanul a exclamat, plin de bucurie:

— Cel puțin câtva timp o să se delecteze cu supă de oase, și nu cu fripturi de miel, plătite din banii noștri, la Santa Fe.

Când prietenul meu, căpitanul, l-a văzut ultima dată pe Harry, acesta se afla „printre crengi”, cu o funie de gât. Probabil că îl spânzuraseră, fiindcă nu văd ce alt rost să fi avut funia, așa cum nu știu să fi fost un altul care să merite mai mult decât el ștreangul.

Al doilea echipaj mi-a fost trimis de domnul Pete, cel pomenit mai înainte, și, pe 17 decembrie, am ridicat velele, îndepărtându-ne de acea țară a revoluțiilor. Curând, lucrurile au intrat pe făgașul firesc al muncii la bord și am avut motive să fiu chiar mulțumit de schimbarea echipajului. Lunecam frumos în jos pe fluviu și doream să nu mai ajungem nicio dată în Rosario în împrejurări nenorocite cum fuseseră ace lea prin care tocmai trecuserăm.

A doua zi, în timp ce navigam împinși de o briză ușoară ce încrețea fața apei, a fost zărit un câine dus de curent, ce se zbătea într-o vâltoare destul de puternică. Biata ființă părea la capătul puterilor, nefiind în stare să se salveze. Când am ajuns în dreptul lui, am mascat[101] gabierul mare, ne-am oprit și un marinar, prins cu o parâmă la provă, s-a aruncat în apă, a legat cățelul cu altă parâmă și au fost trași amândoi la bord, cu grijă. Cel scos din valuri s-a vădit a fi un tânăr retriever, iar semnele sale de mulțumire pentru că fusese salvat de la înec, semne care vădeau inteligență, nu erau mai puțin elocvente decât niște cuvinte de recunoștință.

Acest incident fericit s-a petrecut într-o vineri și de aici a venit și numele pe care i l-am dat câinelui. Noul său stăpân era, bineînțeles, Garfield, care a spus de îndată:

— Cred că acum, cu noul meu costum și cu Vineri ăsta, nici n-au să mă mai recunoască cei de acasă.

De atunci, de dimineața până seara, cei doi se zbenguiau pe punți. Era plăcut să-i vezi hârjonindu-se și să-l auzi pe Vineri cum lătra de bucurie.

De-acum, pe navă, se cam înmulțiseră animalele de companie și toate păreau a fi fericite până în ziua când o pisică, clandestină la bord, l-a ucis pe bietul Pete, canarul nostru.

De zece ani și mai bine ascultam trilurile micuței păsări, răsunând pe multe țărmuri și sub multe meridiane. Acest minunat cântăreț a fost îngropat în adâncul marelui Atlantic.

O pisică străină, un steward neglijent – și acel suflet mititel s-a stins, iar tragedia s-a făcut simțită. Era o mare pierdere pentru toți, așa că am jelit canarul ca pe un copil.

Chiar și o carte pe care ai citit-o pe mare îți devine un prieten atât de apropiat, încât nu poți să te desparți de ea sau s-o schimbi nici măcar cu una mai bună. Dar

---

[101] A face ca velele să primească vântul din față, astfel ca nava să fie împinsă înapoi.

când e vorba de un prieten cu care ai trecut prin atâtea în timpul călătoriilor! Vai, cât e de greu să te desparți de el pe mare! Nu-i ni mic îmbucurător în priveliștea locului de odihnă veșnică aflat în acest ocean grandios, mereu același, pe care nu există ur me, ci doar linii și cercuri imaginare. Și, cu toate astea, câți nu și-au îngropat în adâncul apelor tot ce au avut mai scump!

Dar să ne întoarcem la călătorie și la jurnalul ei. Pilotul nostru s-a dovedit incapabil, drept care abia am scăpat, ca prin urechile acului, de un naufragiu, la Martin Garcia, loc periculos pe Rio de la Plata. Un căpitan de pe o mică goeletă, băgând de seamă că ne ținem fără rost pe urmele lui și, fiind el orice numai marinar nu, s-a gândit, fără nicio noimă, la o farsă răutăcioasă. Cum eu mă lăsasem în grija pilotului, iar acesta își pusese toată nădejdea în goeletă, fără să-și dea seama că ea putea trece prin locuri unde nava noastră ar fi eșuat, ce-i dă prin minte nenorocitului de căpitan decât să șteargă un banc periculos, în vreme ce pilotul meu o ținea plin de în credere după el. Apoi, urcându-se pe balustrada de la pupă, tocmai când eram și noi în traversul bancului, căpitanul a strigat ca un comanș către pilotul meu:

— Cârma babord!

Și ce face dobitocul de pilot, cu mintea lui de oaie? Pune cârma banda în babord! Barcul, bineînțeles, a ajuns imediat pe banc, așa cum și dorise celălalt. Văzând ce se întâmplă, echipajul de pirați al goeletei – fiindcă nu erau mai de trea bă decât niște pirați – a izbucnit în urlete și chiote de bucurie, după care și-a văzut de drum mai departe, fără să ne mai pricinuiască niciun rău.

După eforturi dintre cele mai amarnice, am reușit să scoa tem nava de pe banc, exact la timp, pentru că, la vremea când am izbutit s-o tragem pe ancoră la apă adâncă, asupra noastră s-a abătut un *pampero.* Nava a înfruntat furtuna la ancoră, în siguranță, datorită unui echipaj muncitor. După aceea, ne-am umplut din nou butoaiele și tancurile de apă – ele fuseseră golite pentru a ușura nava și a o scoate din situația aceea periculoasă.

În seara următoare, furtuna s-a domolit, iar pilotul nostru, bun doar de a urca nava pe bancul de nisip, ne-a părăsit – prin consimțământul ambelor părți fiind luat de o navă fluvială în trecere, după ce i-am dat banii care i se cuveneau și cele mai bune sfaturi de rigoare, și anume să navigheze nu mai pe nave de dragat, unde calitățile sale vor fi apreciate cum se cuvine.

Bizuindu-ne numai pe noi, am ajuns fără incidente la farul plutitor, pe lângă care am trecut în ziua de Crăciun.

Am scăpat apoi, înainte de lăsarea nopții, de English Bank și de toate celelalte pericole ale țărmului și am pus capul spre Ilha Grande, având un vânt favorabil. Toți cei aflați la bord au scos un oftat de ușurare. Dacă bătrânul ocean a fost vreo dată salutat cu căldură, atunci asta s-a întâmplat în acea zi de Crăciun.

În timpul călătoriei până în Brazilia, nu s-a mai petrecut nimic deosebit, în afară de moartea micuței noastre păsări, despre care am vorbit, lucru care ne-a întristat pe toți.

Am ajuns la Ilha Grande, destinația noastră, pe 7 ianuarie 1887 și am ancorat

în apă de nouă stânjeni, cam pe la amiază, la o bătaie de pușcă de nava de gardă, în apropierea altor vase aflate în carantină, la o distanță de unde ne puteam vorbi. Ele comunicau mai mult sau mai puțin și făceau asta cu ajutorul pavilioanelor. Mai multe echipaje, sătule de severitatea carantinei, lansau semnale spre militarii din gardă. Îmi amintesc că un comandant scandinav a între bat dacă i se permite să comunice prin cablogramă cu proprietarii din Christiana. Nava de pază i-a oferit un răspuns în doi peri, cum ar zice irlandezii, drept care bănuiesc că s-a renunțat la acea cablogramă. Un alt echipaj voia ajutorul poliției, un al treilea echipaj (era vorba de niște nemți) dorea să știe dacă-și putea procura provizii proaspete de vreo zece *mil-réis* (cam vreo cinci dolari) și înșiră vreo duzină de articole sau chiar mai multe, „iar de rest ceapă". Tinerii de pe nava de gardă se pare că făceau practică bună în materie de schimburi de semnale.

A doua zi, pe 8 ianuarie, au venit cu o șalupă cu aburi ofițerii portului și ne-au dat dispoziție să părăsim rada, spunându-ne că în dimineața aceea portul se închisese.

— Dar noi am făcut călătoria până aici degeaba?! le-am zis eu.

— Nu contează, mi s-a răspuns, pleacă acum, cât mai poți, altfel nava de gardă are ordin să tragă.

Trebuie să spun că un astfel de tratament era prea dur și arbitrar. Dacă ar fi trăsnit așa, din senin, nu ne-ar fi surprins mai tare și nici nu ne-ar fi făcut un rău mai mare. Să fii lovit de trăsnet sau ruinat în afaceri e cam la fel de rău.

Apoi, îndreptând spre noi ceva ce aducea a tun, Dom Pedro glăsui cam așa:

— *Vai homeml* (Șterge-o!) Altfel ne dai holeră.

Așa că a trebuit să plecăm, să facem drumul înapoi la

Rosario, cu toată încărcătura aceea de fân și belele. Dar, la sosirea noastră acolo, am descoperit că lucrurile stăteau mai bine decât atunci când părăsiserăm așezarea. Holera se potolise, când plecaserăm noi era pe terminate, iar după ce ne-am întors nu știu dacă a mai căzut la est de Cordoba vreo victimă cumplitei boli. Era într-adevăr o mângâiere, dar n-am fost scutiți deloc de greutăți și, așa cum seva vedea din cele ce vor urma, toate astea aveau să ducă la pierderea definitivă a navei, după ce am înfruntat fel și fel de încercări șicanatoare și am rămas păgubiți.

CAPITOLUL IV

Hotărârea de pe Ilha Grande. Întoarcerea la Rosario.
În așteptarea deschiderii porturilor braziliene.
Nu se găsesc marinari. Pirați deveniți piloți. Navigând în josul fluviului. Sosind a doua oară la Ilha Grande.

Carantină și fumigație. Drept de liberă practică.
Navigând spre Rio. Din nou piedici. La Rio, în cele din urmă.

Hotărârea celor pe Ilha Grande, o acțiune politică, în esență, ne-a condamnat la grele încercări, de vreme ce ea fusese gândită de Brazilia ca o răzbunare împotriva vecinei sa le, Argentina, pentru ofense trecute, concretizate nu numai prin măsuri de carantină repetate împotriva febrei din Rio, ci și prin măsuri vamale discriminatorii aplicate zahărului provenit din imperiu[102]. Fuseseră mai multe piedici în calea comerțului, situație pe care sensibilii brazilieni nu o puteau înghiți și care i-a întărâtat în așa măsură încât s-a stârnit o febră a răzbunării mai încinsă decât oricare *febre amarelu*[103], și s-au hotărât să le dea verilor lor republicani o lecție zdravănă. Brazilienii voiau să se răzbune, fără să provoace un război, și au reușit. Faptul că au închis porturile la începutul celui mai important sezon de export al Argentinei către Brazilia, mai ales cu o scuză plauzibilă, și anume teama de crunta durere de stomac, le-a trezit argentinienilor așa o admirație pentru cei care se dovedeau în egală măsură versați într-ale strategiei, încât, cu prima ocazie, au proclamat două zile de sărbătoare în cinstea iscusitei Braziliii! Și în felul acesta, disputa s-a încheiat, spre mulțumirea tuturor, cu artificii și șampanie!

Da, cu toții erau împăcați în afară de proprietarul și echipajul de pe *Aquidneck.* Fiindcă nava noastră nu a avut de ales și a trebuit să se întoarcă acolo de unde provenea încărcătura, cu o pierdere dezastruoasă de timp și de bani. Am intrat în pri mul port deschis și am trimis o cablogramă navlositorilor, dar nu am primit răspuns. Atunci am navigat spre Buenos Aires, de unde am telegrafiat din nou, pentru a primi instrucțiuni. După ce au recepționat informațiile despre cele întâmplate în Brazilia, ofițerii de pe nava de gardă să moară de râs nu alta, în vreme ce eu, mărturisesc, nu prea vedeam hazul situației. Am așteptat două zile, iar navlositorii mi-au trimis acest mesaj diplomatic: „Acționează după cum o cere situația?

Despre această „situație" eu aveam mai multe opinii. Cineva mi-a sugerat să fac vânt întregii încărcături în mare! Trebuie să spun că acest prieten era din… Boston!

De atunci am avut motive să regret că nu i-am ascultat sfa tul. Se pare că nu există nimic care să apere nava. Legea spunea că unei nave trebuie să i se lase posibilitatea de a supraviețui, dar această lege nu era respectată. Era, de fapt, răstălmăcită și existau la fiecare colț o seamă de escroci și pescuitori în ape tulburi care abia așteptau să profite de nenorocirea cui va sau chiar să-i dea o mână de ajutor pentru a-l duce la disperare. Am hotărât să mă scutur de toți indivizii aceștia

---

[102] Referire la Brazilia, imperiu între 1822 și 1889.

[103] „Febra galbenă" (portugheză).

și, luând-o din nou pe Paraná, am amarat iarăși la dana de un de, cu câteva săptămâni înainte, luasem încărcătura. Am instalat scripeții și am pus bigile[104] în bătaie, pregătind totul pentru descărcare. Și am ajuns la „Haide, haide, dă-i bătaie”, sau „Grăbește-te, grăbește-te“. Nu-mi păsa care dintre ele.

De partea mea era dreptatea și nu pierdusem din vedere acest lucru nicio clipă: aveam căderea de a descărca marfa acolo de unde o luasem la început. Numai că nu-mi dădeam seama de unde voi scoate bani pentru balast și plata diferitelor taxe.

Negustorul meu s-a arătat foarte îngrijorat de nenorocirile care m-au ajuns.

— *Caramba!*(La naiba!) mi-a replicat el. Și eu am suferit pierderi grele.

Și n-a fost nevoie de prea multă bătaie de cap ca să înțeleg că nu-mi rămânea de făcut decât ceea ce mă putea costa cel mai puțin, iar când navlositorul meu s-a arătat gata să plătească suficient pentru a-și plasa marfa pe piață, mi-am dat seama că cel mai înțelept era să nu deranjez încărcătura, ci să stau cu ea pe navă și să aștept redeschiderea porturilor braziliene.

Și așa am făcut.

Se zice că Don Manuel, navlositorul meu, are milioane de pesos. Bazele averii le-a pus făcând negoț cu mangal, la început, spre cinstea lui fie spus, cărându-l cu spinarea. Pe vremea aceea era om cumsecade. Au urmat multe târguieli dure, iar acum e Don și are o casă de nouăzeci de mii de dolari. Iar Don Manuel nu se mai ocupă cu negoțul de mangal.

Stăteam amărâți la Rosario și așteptam, așteptam. Eram cu toții sănătoși, iar eu, în cele din urmă, mă simțeam mai puțin neliniștit. Chiar și vechiul meu prieten, Don Manuel, părea să se simtă mai bine. Își putea spăla păcatele ca apoi să trăiască ca un gentleman.

Când m-am întors la Rosario, am descoperit că unii dintre cei pe care-i cunoscusem înainte nu mai erau: îi secerase nă pasta, pentru a face loc altora. Au fost cruțați tocmai cei după care s-ar fi plâns cel mai puțin. Dintre agenții maritimi, și cunoscusem o groază, nu lipsea însă niciunul. Scăpaseră cu toții, fiind imuni la epidemie – cel puțin așa se credea. Între ei se număra și agentul meu, Don Christo Christiano, căruia Don Manuel îi zicea *El Sueco* (Suedezul), pe care nimic în afara unei afaceri nu-l putea doborî.

În cele din urmă, pe 9 aprilie 1887, a venit știrea că porturile braziliene fuseseră deschise. Holera dispăruse de multă vreme din Santa Feși Buenos Aires. Brazilienii își făcuseră propriile lor fabrici de uscare a cărnii de vită, iar acum își puteau per mite să deschidă porțile în fața concurenței. Vestea stârni o mare animație în lumea navală. Echipajele erau înjghebate la nimereală, de ici, de colo, de prin bordelurile ce nu fuseseră dărâmate în timpul holerei, de pe stradă sau de pe câmp. Unele chiar de prin păduri. Printre cei adunați în acest fel se aflau și oameni eliberați de prin pușcăriile de pe cuprinsul țării pentru ca epidemia să nu fie alimentată de

[104] Aparat de ridicat, instalat pe bordul navelor.

închisorile prea ticsite.

Dintre cei șase pe care i-am angajat eu, patru ieșiseră din pușcărie, unde fuseseră închiși pentru crimă sau jaf la drumul mare. Dar am aflat asta când era prea târziu ca să mai fac ceva. Voi avea îndată ocazia să povestesc.

Ei bine, am ridicat ancora și am pornit în jos, pe fluviu. În prima zi am făcut doar câteva mile. Aveam un echipaj cumplit, cum nu mai fusese niciodată pe vreo navă comandată de mine, și cu un oacheș de pilot grec, care în oricare parte a globului ar fi fost luat, mai degrabă, drept pirat. Secundul, tocmit de asemenea la Rosario, nu se putea lăuda nici el cu o mutră mai atrăgătoare și, pe lângă urâțenia lui naturală, mai avea și o cicatrice adâncă, de-a curmezișul obrazului – urmă a unei lovituri puternice de sabie, semn pe care, mi-am dat seama după ce l-am cunoscut eu mai bine, îl merita pe deplin. Am rămas cam descumpănit după primul contact cu noul și dizgrațiosul meu echipaj. Așa că, în prima seară, am pus na va la ancoră și, din motive de prudență, am luat măsuri ca totul să fie asigurat la bord înainte de căderea întunericului. A doua zi, dimineața, grecul, în loc să pună nava la drum, cum mă așteptam, se prezentă la mine, cerând pentru serviciile lui o sporire a sumei convenite, socotind că fără el n-am să mă descurc, pretinzându-mi că, dacă nu-i plătesc cu mult peste ceea ce ne înțeleseserăm, atunci să-l debarc. L-am luat pe individ pe sus. El și sacul său au aterizat pe țărm chiar acolo, în clipa aceea, fără multă vorbărie. După cum am aflat mai apoi, ceilalți au spus că „bătrânul Slocum o să ia siajul unei alte nave și o să-și cruțe astfel banii pentru pilotaj”, fiindcă nu știau ce altceva puteam face, de vreme ce piloții erau cu toții angajați pe alte nave.

Dar a fost cine să aibă grijă și de bani, și de *Aquidneck!* A doua zi dimineața, eram pe drum, cu toate pânzele ridicate, în capul unei flote întregi, nave cu piloți la bord. *Aquidneck,* dovedindu-se mai iute, a păstrat conducerea și a rămas una dintre navele care nu șterseră *el banco,* cum prorociseră toți piloții, ce ridicau din umeri cât puteau și exclamau: *„En la practica no es posible!”*[105]

E adevărat că aceasta era cea de-a doua călătorie pe care o făceam în josul fluviului Paraná și că navigasem și pe alte flu vii la fel de minunate ca acesta; în plus, citisem și cartea lui Mark Twain, *Viața pe Mississippi,* un izvor nesecat de informații despre curenții apelor curgătoare, vânturi, bancuri, smârcuri și toate cunoștințele utile despre fluvii, așa încât eram încrezător în puterile mele. Nu fusese nevoie decât de provocarea aruncată de pilotul sau, mai degrabă, de piratul acela obraznic, care o fi fost adevărata lui ocupație. De un lucru sunt sigur: marinar nu era!

Cu un vânt puternic și favorabil, curentul ne-a purtat zburând în josul șenalului. Țineam mereu capul convoiului, iar steagul american flutura acolo unde se cuvine să fluture întotdeauna, adică în frunte. Așa că diletanții se țineau după noi, nu noi

---

[105] „E imposibil în practică!” (span.)

după ei, și mergeam mai departe, descurcându-ne sin guri, însoțiți de urările de succes ale echipajelor și ofițerilor. Însă piloții ridicau mai departe din umeri și repetau ca un refren: *„En la practica no es posible”* și ne înjurau amarnic. Erau turbați, mi s-a spus, blestemând chiar mai mult ca de obicei, iar acesta nu-i lucru puțin, fiindcă toți cei care i-au auzit vreodată sunt de acord că piloții sud-americani au cele mai spurcate guri de pe cuprinsul apelor.

Și din nou am răzbit în josul fluviului și am trecut de farul plutitor, de data asta nemaifiind nevoiți să ne oprim, să mascăm velele, pentru a-i îngădui pilotului să ne părăsească. Am ridicat toate pânzele dinaintea unei brize favorabile și am ajuns la Ilha Grande, după opt zile, cu două înaintea restului flotei rămase în urmă. Garfield ținea socoteala strictă a timpului. Stătea pe punte când ne-am apropiat de țărm. Era o noapte întunecată și cețoasă, nu se zărea decât conturul, nedeslușit, al unui promontoriu. Mi s-a părut că recunosc locul, iar Garfield a spus că el parcă simțea mirosul pământului, al ceții și al gudronului. Trebuie să recunosc că vorbele lui erau încurajatoare. În vreme ce noi ne îndreptam spre țărm, delfini veseli se hârjoneau pe sub etravă, se cufundau și tăiau drumul navei în toate direcțiile, păzind-o astfel de pericole. Știam că atâta timp cât delfinii de larg se țineau de noi, nu trebuia să ne temem de țărm. Când omul de veghe a strigat: „Delfinii au dispărut!” am întors nava cu prova spre larg, am mascat velele gabier și am slobozit „porumbeii” (sondele cu plumb). De la adâncimea de paisprezece stânjeni am scos la suprafață câte va fire de nisip și o scoică delicată și albă. Deci, noi nu trebuia decât să fim atenți la aceste semne și la călăuzele noastre, iar drumul de urmat avea să fie destul de clar, în ciuda ceții groase și a întunericului adânc.

Tot timpul cât am navigat în bezna aceea am folosit sonda cu plumb, până când, în ceața zorilor, a început să se deslușească, oarecum, promontoriul portului nostru. Ceea ce adulmecase Garfield fusese, într-adevăr, gudron: în timpul nopții, omul care mânuise sonda, răsturnase pe punte o oală întreagă.

Dimineața, pe lumină, pe 29 aprilie, am găsit intrarea spre Ilha Grande și, pentru a doua oară, am pătruns în port cu aceeași încărcătură de fân. Era încă destul de multă ceață, și în tot cursul zilei, prin defileele muntoase, au răzbit rafale de vânt puternice, aducătoare de ceață și ploaie.

Două zile mai târziu, cerul s-a înseninat și au început să se arate și prietenii noștri rămași în urmă. Ne-au găsit acolo și au ancorat și ei alături, în apropierea înălțimilor muntoase.

Au urmat opt zile de vreme mohorâtă și ploaie, după care oamenii portului au venit asupra navelor noastre cu pucioasă, fum și foc pentru ca, abia după aceea, să fie socotite înde ajuns curățite pentru a beneficia de drept de liberă practică la

Rio, unde am poposit pe 11 mai, nu înainte de a pune încă o zi între noi și amicii noștri concurenți. Au ajuns și ei teferi în port, în afară de o singură navă, barcul britanic *Dublin.* Acesta a fost distrus de un incendiu, în timpul traversadei între ce le două porturi. Echipajul a fost salvat de către căpitanul Lunt și adus teafăr și nevătămat la Rio, a doua zi.

La fortul portului Rio am fost din nou somați să oprim și am pus în pană,

rămânând cu toții lângă bara de la intrare.

Cum fluxul gonea cu mare viteză, ca un torent în momentul acela, barcul nostru a fost împins înapoi, trăgând de cablul ancorei cu forță, mai-mai să-l frângă.

Se părea că *Aquidneck* ajunsese înaintea telegramei ce ar fi trebuit să-l devanseze. Dar obligația mea majoră era să mă su pun ordinelor autorităților portului, care ar fi trebuit să fie inspirate de rațiune. Era simplu pentru cei din fort să spună:

„Ancorați sau vă scufundăm!” Noi, cei de pe navă, oscilând între două alternative păcătoase, am fost aproape să ne ducem la fund tocmai pentru că ne supuseserăm ordinelor.

Altă dată, când o navă era somată de acest fort, se trăgeau una, două sau chiar trei lovituri de tun pentru a o face să ancoreze, și asta pe socoteala navei, care, dacă nu era sub pavilion american, plătea 15 șilingi pentru prima lovitură, 30 pentru a doua și 60 pentru a treia. Pentru cele americane se trăgea întâi lovitura de 60 de șilingi. Americanii au totdeauna parte de ce-i mai bun.

Când, în cele din urmă, telegrama aceea a sosit, toate opreliștile au fost înlăturate, iar după ce ofițerii au identificat nava din nou, am ridicat ancora pentru ultima oară în această călătorie și am intrat în portul de destinație, în rada întinsă și frumoasă a orașului Rio.

CAPITOLUL V

La Rio. Spre Antonina cu un carie amestecat.
Un *pampero.* Navă în dificultate.
Carie și mai amestecat. Cu arboretul smuls.
Sosim teferi la Antonina

În cele din urmă, încărcătura a fost livrată și nimeni nu a avut a se plânge. S-a făcut și un schimb de șobolani cu această ocazie. La Rio, cei pe care i-am adus cu noi au lăsat locul altora de la docurile lui Dom Pedro, unde am ancorat. În fânul acela și puricii săltau veseli nevoie mare, precum ciocârliile, și erau cam la fel de mari ca ele. Ba chiar și celelalte viețuitoare pe care le-am adus de la Rosario, numai Dumnezeu mai știe de câte neamuri, au ajuns tefere și sănătoase, după ce-au traversat marea, în ciuda fumigației și a întregului balamuc suferit la carantină.

Chiar dacă am fi adus cu noi microbi, brazilienii tot nu ne-ar fi alungat din pragul spitalului, așa cum o făcuseră la graniță fiindcă nu-s nici lași, nici cruzi. Să alungi niște oameni bolnavi ar fi fost o prostie și un act de barbarie. Am explicat mai înainte de ce ni se refuzase intrarea.

După ce atâta vreme avuseserăm parte numai de necazuri, acum simțeam un chef teribil să descoperim ce oferea Rio mai plăcut! Așadar, în prima zi după ce-am intrat la docuri, am pornit în căutarea aventurilor pe care ni le putea furniza

orașul și am ancorat mai întâi pe Ouvidor[106] – un fel de Broadway al orașului Rio – de unde nevastă-mea mi-a cumpărat un joben, pe care noaptea îl visam profilându-se ca o căpiță sinistră de fân. A fost motivul nevinovat al atâtor necazuri, încât m-am jurat, în somn, pe toate insulele din lume, că eu înapoi cu el nu mă întorc, ci mai bine îl arunc în mare.

Îngrijorat de o eventuală carantină, am vizitat, împreună cu familia, faimoasa Grădină Botanică, temându-mă ca nu cumva, pe drum, să fim supuși unei fumigații. Dar, în general, la Rio ne am petrecut timpul în chip plăcut și, pe i iunie, am ridicat din nou velele, îndreptându-ne spre Paranaguá și Antonina, cea de frumoasă amintire, încărcați în parte cu făină, petrol, catran, gudron, sacâz și vin, dar și cu trei piane, un cazan, o mașină cu aburi și un boiler, după cât îmi aduc aminte, în loc de balast. În conosament[107] scria că era vorba de un navlu fără asigurare și că ambarcațiunea „nu va fi răspunzătoare pentru fisuri, spargerea încărcăturii sau ruginirea ei". Această clauză s-a dovedit favorabilă lui *Aquidneck* care, în timpul călătoriei, a avut parte de unul dintre acele sălbatice *pamperos* ce l-a culcat fără milă pe un bord, aruncând încărcătura sa eterogenă de-a valma, într-un adevărat talmeș-balmeș. Totuși, n-a luat apă, nu s-au înregistrat avarii serioase, iar după o vreme și-a revenit pe chilă dreaptă, numai că nu mai avea mândrul arboret de mai înainte, ce fusese smuls la prima suflare a furtunii.

Această întâmplare l-a impresionat profund pe Garfield.

Era pe punte când ne-a fost smuls arboretul, dar a reușit s-o șteargă, fără să pățească nimic. Ori de câte ori apărea o navă care avea un catarg rupt sau o velă sfâșiată ziceam că a fost „pamperorizată".

Deși a durat puțin, furtuna s-a dovedit cumplit de puternică și a măturat Paranaguá și Antonina cu o violență neobișnuită.

Mi s-a spus că proprietarul pianelor s-a rugat pentru noi și a regretat că bunurile sale nu fuseseră asigurate. Dar când au fost descărcate, s-a văzut că nu suferiseră foarte mult de pe urma zdruncinăturilor de care avuseseră parte, iar posesorul lor, bătrânul Strichine (cam așa îl chema, iar băieții îi ziceau Stricnină pentru că, după cum susțineau ei, felul în care cânta era mai rău ca orice otravă de șobolani – glumă de oameni necopți, pe care artistul, cu mult bun simț, se făcea că nu o aude), a declarat că nava trebuie să fie tare bună, iar căpitanul ei un excelent navigator. Și, cum nici transportul, nici asigurarea n-au trebuit plătite, el și soția lui ne-au delectat cu muzică, după ce-au aflat că sunt un mare meloman. Se pare că o viață întreagă maltrataseră diverse opere în Italia, dar mie nu mi-a păsat. Așa cum stabiliserăm, la ora fixată eram pe punte, hotărât să înfrunt orice nenorocire! Pianele, după cum mă așteptasem, erau cumplit de dezacordate, suferind, aș zi

---

[106] Rua de Ouvidor, cea mai importantă arteră a orașului Rio de Janeiro până la începutul secolului XX.

[107] Document care însoțește transportul mărfurilor pe apă.

ce, încă de pe urma răului de mare.

Chinul a fost atât de mare, încât m-am convins, pentru totdeauna, că au profitat de împrejurare ca să se răzbune pentru daunele aduse instrumentelor lor, stricăciuni pe care nu am avut cum să le evit în cursul furtunii prin care trecusem. Bunul domn Strichine și fermecătoarea sa soție au rămas uimiți că știam și eu o mulțime de arii din opere. Și au încercat să mă convingă să interpretez ceva din *Trubadurul,* dar, socotind că muzica fusese suficient maltratată, m-am abținut și mi-am în frânat dorința de a cânta. Și toată lumea a părut în cele din urmă satisfăcută și fericită.

CAPITOLUL VI

Revoltă. Tentativă de jaf și crimă. Patru contra unu.
Doi cad dinaintea puștii. Restabilirea ordinii

Ziua de 23 iulie 1887 m-a adus brusc dinaintea unui moment dramatic al călătoriei, pe care cu bucurie aș vrea să-l uit, dar una ca asta nu se poate. Între orele unsprezece și douăsprezece noaptea, am fost obligat, pe nepusă masă, să-mi apăr viața și tot ceea ce e scump unui om.

Nava, ancorată de una singură în portul Antonina, nu pu tea fi văzută dinspre oraș din pricina unei bezne care ar fi putut ascunde și cea mai întunecată tragedie. Pirații socoti seră că venise într-adevăr ceasul cel mai nimerit pentru a pune mâna pe *Aquidneck* și s-au și pornit la treabă. Căpetenia ban dei era un zdrahon ticălos. Se lăuda că-i miruise pe primul și al doilea ofițer de pe ultima navă pe care se îmbarcase, iar căpitanului îi mutase falca din loc, după ce ajunseseră la Rio, portul de destinație, unde căpitanul l-a concediat. Și taman de acolo se îmbarcase pe nava mea, în locul unuia din banda de la Rosario, care fusese săltat de către paza din 11 ha Grande și adus la Rio, spre a fi dus înaintea consulului american și judecat pentru insubordonare. Într-una din zile, pe când îl îndemnam pe zdrahon să se grăbească și să dea o mână de ajutor la strânsul velelor gabier, în timpul unui gren, mi-a replicat cam așa: „Ei, io nu-s cârpă să tot tragi de mine.” Era exact când, în drum spre Antonina, nava se pusese pe un bord și își pier duse arboretul, după cum am amintit.

Nu era atunci momentul cel mai nimerit de lenevealǎ și de aceea l-am admonestat, iar lăudărosul s-a suit în grabă în ar- boradă, împreună cu ceilalți, pentru a-și face datoria. Ceea ce avusesem de spus fusese spus fără menajamente și asta-l băgase în sperieți. E de la sine înțeles că individul îmi purta de atunci pică și nu aștepta decât prilejul pentru a se răzbuna, știind în pluscă eu eram și proprietarul navei și că aveam bani.

Cu o zi sau două înaintea atacului, fusese auzit într-o crâșmă spunând că avea să-l lase pe blestematul de căpitan și fără bani, și fără viață. Când se îmbarcase

pe nava mea, la Rosario, prietenul său de nădejde, venit drept din pușcăria Palermo, de la Buenos Aires, s-a angajat și el pe *Aquidneck.* Pe puntea na vei nu era niciun secret că individul fusese condamnat la doi ani de închisoare pentru tâlhărie și pentru că tăiase dintr-o parte în cealaltă gâtul unui fermier. Aceste isprăvi – cu ambele se mândrea – au fost apoi confirmate.

L-am întâlnit după aceea pe căpitanul căruia șeful bandei îi mutase fălcile, comandantul Roberts, din Baltimore, un om liniștit, fără umbră de dușmănie în inima lui față de cineva și, la fel ca mine, bărbat destul de în vârstă. Alți doi indivizi din bandă, din Rosario, fuseseră și ei condamnați pentru delicte mai ușoare – numai tâlhărie așa că se aflau pe undeva pe la coadă în ierarhie. Ceilalți doi oameni din echipaj – un olandez cumsecade și un marinar japonez mărunțel, tânăr și isteț – au fost jefuiți și bătuți de cei patru ticăloși atât de rău, încât au preferat să dea bir cu fugiții și să se ascundă într-o pădure, decât să vină să mi se plângă, fiindcă, așa cum mi-a mărturisit japonezul mai apoi, când pericolul trecuse, le-a fost teamă că „äia mână lungă (hoții, adică) aveau omoare la mine”.

Fiorosul acela din fruntea lor s-a chinuit ca niciodată să găsească pricină de ceartă când m-am întors la bord seara mai de vreme. Dar, fiindcă era limpede că băuse, am trecut cu vederea cum am putut incidentul, punând comportarea pe seama romului, și i-am dat ordin să se ducă la provă. În loc să facă așa, când m-am dus să-mi conduc soția la cabină s-a luat după mine, proferând amenințări, până când a ajuns la capătul dunetei.

Ceea ce m-a izbit însă în chip deosebit a fost purtarea prietenului său apropiat, care, deși era treaz, părea animat de o deosebită bună dispoziție. Era ora la care trebuiau să termine cu lucrul când am ajuns lângă acest individ care se ocupa cu prinderea pataraținei[108] arboretului artimon, ultima operațiune de înlăturare a avariilor provocate de *pampero* și, cum secundul era plecat cu alte treburi, am dat eu obișnuitul ordin de între rupere a activității.

— Gata treaba, i-am zis, pune sculele la loc. Greementul arată bine și, dacă mâine e vreme frumoasă, o să terminăm cu toate.

La care, individul mi-a râs cu obrăznicie în față, repetându-mi vorbele.

— O să terminăm noi cu toate, spuse, adăugând cu jumătate de voce: Până mâine!

Aceasta a fost prima insultă servită de fiorosul Tommy, care nu cu mult timp înainte comisese o crimă. Individul îmi pândea cu niște ochi de pisică orice mișcare.

Adevăratul înțeles al cuvintelor sale mi s-a lămurit abia a doua zi dimineața, când l-am văzut zăcând pe punte, cu o armă amenințătoare în mână. Deși nu mă așteptam la un atac laș în timpul nopții, am avut grijă să țin lângă mine arma încărcată. În seara aceea m-am dus la culcare ca de obicei, uitând neplăcutul incident îndată ce am pus capul pe pernă, dar soția mea, cu o mai bună intuiție, a

---

[108] Parâmă folosită la fixarea de borduri și spre pupă a arborilor unei nave cu vele.

rămas trează. Și veghea ei ne-a prins bine. Pe la miezul nopții, nevastă-mea care auzise primele zgomote de pași pe puntea dunetei, m-a trezit ușurel, spunându-mi:

— Trebuie să ne sculăm și să ne păzim! Pe punte e ceva în neregulă. Palanul bărcii a fost slobozit cu mare zgomot și… Ah, nu ieși pe acolo pe punte. Am auzit pași pe treptele ce duc la cabină și șoapte la intrarea dinspre provă.

— Cred că ai visat! i-am zis eu.

— Nu, deloc! mi-a răspuns. Nu am adormit. Nu urca pe punte pe scara tambuchiului dinspre provă. Te pândesc acolo, sunt sigură, fiindcă am auzit cum a scârțâit treapta aceea slăbită de la intrare.

Dacă nevastă-mea nu visase, m-am gândit eu, atunci nu încăpea nicio îndoială că era vorba de un complot. După ce se întrerupe lucrul, nimeni nu are ce căuta pe puntea dunetei. Decât dacă e nevoie de ajutor pentru vreun bolnav sau în cazul unei alte situații de urgență, dar chiar și în această eventualitate nu e îngăduit nimănui să umble pe furiș. Pentru cei care nu sunt familiarizați cu navele, trebuie să explic aici că, în mod obișnuit, cazarma marinarilor se află la provă, unde aceștia trebuie să stea după ce-și încheie lucrul, când ambarcațiunea se găsește în port, nefiindu-le îngăduit să treacă spre pupă, dincolo de arborele mare. De aici și expresia „marinar în fața catargului”, adică marinar simplu.

Primul imbold a fost să ies pe punte ca de obicei, dar rugă mințile insistente ale soției m-au pus în gardă împotriva unei primejdii ce trebuia cercetată cu băgare de seamă. M-am înarmat, adică mi-am luat o carabină cu repetiție, robustă, care în încărcător mai avea încă opt cartușe, am ieșit pe punte pe la pupă, în loc să mă arăt prin ușa dinspre provă, unde eram, bineînțeles, așteptat. O clipă am stat și mi-am frecat ochii, obișnuindu-i cu bezna din jur, când, deodată am auzit o voce răgușită tunând dinaintea scării tambuchiului prova, provocându-mă să ies.

— De ce nu te arăți pe punte, ca un bărbat, să ordoni oamenilor să se care la provă, ai?

Cu astfel de salut m-a întâmpinat! Pentru prima oară auzeam una ca asta, dar mi-a fost de-ajuns. Ca să nu mai lungesc povestea, trebuie să spun că de-acum știam că eram nevoit să fac față unei revolte la bord. N-am găsit cu cale să răspund mai mult decât atât:

— Pleacă la provă!

— Iote, acolo-mi erai? glăsui omul și, trăgând un blestem și tot înjurând, se făcu spre mine.

Din nou i-am ordonat să treacă la provă, spunându-i:

— Sunt înarmat și, dacă te apropii mai mult, trag!

Dar, pe moment, m-am abținut să fac una ca asta, socotind că era mai nimerit să-l lovesc și să-l las lat pe punte, fiindcă aveam o carabină foarte grea. Când s-a apropiat l-am izbit cu destulă putere, după cât am socotit eu, ca să dobor și o vită, dar lovitura n-a avut, se pare, niciun efect asupra lui și, într-o clipă, a fost lângă mine. Apoi, apucându-mă de gât, a încercat să mă arunce peste balustrada dunetei, iar când a simțit că, sub apăsarea lui de bestie, am început să mă înmoi, mi-a strigat plin de satisfacție:

— Ei, blestematule, acum trage dacă mai poți!

Și, în aceeași clipă, și-a scos cuțitul să lovească. Nu puteam nici sufla, cu atât mai puțin să vorbesc, însă a glăsuit carabina pentru mine, iar ticălosul s-a prăbușit, ținând încă în mână cuțitul pe care-l ridicase asupra mea. Voința s-a dovedit mai tare decât puterea brută, fiindcă, în clipa aceea, știam că nu era în joc numai viața mea, ci și viețile altora. Deloc descurajați, ceilalți bandiți s-au apropiat ca niște lupi flămânzi. Din nou am strigat:

— Înapoi la provă!

Dar, socotind, poate, că aveam o armă cu un singur cartuș și că nu puteam s-o încarc atât de iute, ordinul nu a fost ascultat.

— Și dacă nu ne ducem la provă? mă întreabă amenințător fiorosul Tommy, care, în vreme ce se repezea spre mine, adăugă: Uite ce ți-am pregătit!

Dar s-a prăbușit chiar în clipa când ridică mâna și, acolo pe punte, și-a sfârșit mizerabila-i existență, doborât, la fel ca primul, cu cuțitul criminal în mână. Acum totul era lămurit. După ce m-am descotorosit de indivizii ce nutreau intenții criminale, nu mi-a mai fost teamă de șișurile celorlalți, doar mă întrebam câți mai erau cei ce aveau de gând să-mi ia viața. Mi-am amintit că nu mai rămăseseră la bord decât doi răzvrătiți, iar eu mai aveam șase cartușe în încărcător și unul pe țeavă. Stăteam gata pregătit, cu piedica trasă și cu degetul pe trăgaci, convins că nu aveam să fiu doborât.

Ceilalți doi bandiți s-au tras furiș în întuneric. Nu mai trebuiau măsuri extreme, ordinea fusese restabilită. Habar nu am cum am reușit să recâștig avantajul asupra primului ticălos. De un lucru fusesem însă sigur: dacă m-aș fi lăsat doborât, nu aș fi fost cruțat. Apoi disperarea luase locul spaimei și am simțit deodată că eram în stare să înfrunt pe oricine. Iar după ce s-a terminat totul, am știut că stăpâneam situația și puteam face față oricărei eventualități. Nu încercam niciun fel de înverșunare împotriva celorlalți doi pirați, care fugeau, și nu aveam nicio dorință de a-i urmări.

Îndată după ce am tras și al doilea glonț și am redevenit stăpânul navei, cei rămași s-au arătat din nou la pupă, de data asta la chemarea mea și, bineînțeles, în desăvârșită ordine. E inutil să spun ce-aș fi dat sau ce n-aș fi dat ca să fi putut evita nenorocirea asta sau, cu alte cuvinte, să fi avut un echipaj de marinari și nu o banda de criminali. Cu toate astea, atunci când a sosit momentul, n-am avut de ales; aveam o singură cale, pe care am urmat-o cu hotărâre. Un bărbat își apără familia și pe sine până la ultima suflare, fiindcă, la urma urmelor, viața merită trăită.

Părea interesant, după cum a socotit curtea mai apoi, că, în vreme ce fiul meu n-a avut timp nici măcar să ia ceva pe el, toți bandiții erau cu cizmele în picioare, în afară de cel pe care-l doborâsem la urmă: acesta își pusese doar ciorapii. Era chiar cel ce mă pândise pe scara tambuchiului, pe unde ieșeam de obicei, scară pe care o evitasem acum, așa cum am mai spus. Existau din abundență dovezi indirecte care să lămurească acest caz în fața autorităților. Doar puțini ar fi cei interesați să afle mai multe despre un subiect atât de groaznic, și nici eu nu-s dornic să mai povestesc despre el. N-aș fi relatat nici atât, de n-ar fi fost spiritul de inițiativă

al unui funcționar departamental, om de viitor, care, socotind că e important să spună la toată lumea ce știe el și, în plus, gândind că de aici s-ar putea alege și cu niște bani, s-a simțit obligat, bănuiesc eu, să îngroașe dosarul telegramelor consulare, silindu-mă să duc această bătălie până la capăt. Totuși, pentru a nu fi prea sever cu sărmanul funcționar, trebuie să subliniez că n-am fost supus niciunui fel de umilință din partea autorităților în cursul cercetărilor stricte ce au urmat tragediei. Întrucât procesul căuta să scoată la iveală adevărul și nu urmărea plata daunelor, cazul a fost judecat repede. Din toată inima sper că n-am să mai am parte de astfel de oameni, indivizi ieșiți din pușcărie pentru a lăsa în urma lor nenorocire și durere.

Curând după necazul acesta, s-a încheiat și încărcarea navei. A fost angajat un căpitan spaniol ca s-o ducă până la Montevideo, fiul meu Victor fiind aghiotantul lui.

L-am pilotat pe *Aquidneck* până în afara radei, dincolo de baliză. Arăta ca o navă îngrijită, cu toate în ordine, așa cum își dorește orice marinar. Înlăturasem toate stricăciunile provoca te de *pampero,* refăcusem complet arboretul. Mi-am condus frumoasa mea navă până când a trecut dincolo de ieșirea por tului, dincolo de orice pericol și apoi, cu durere, am lăsat-o să plece și am vâslit spre oraș, fiindcă eram eliberat pe cauțiune, în vederea unui proces, cum am mai spus, și trebuia să mă prezint dinaintea curții pentru a fi… judecat! Acesta era cuvântul.

Nu găsesc alt termen, drept care îl păstrez pe acesta!

CAPITOLUL VII

Mă urc pe navă la Montevideo. Un echipaj bun.
Izbucnește vărsatul de vânt. Spre Maldonado și Flores.
Lipsit de ajutor. Moartea unor marinari.
Spre Montevideo în situație disperată. Carantină

Îndată ce cazul la tribunal a fost soluționat, am plecat cu vaporul de pasageri spre Montevideo, unde nava mea ajunsese cu numai câteva zile înainte. Cu toate astea, am găsit-o cu greementul dat jos până la ultimul scripete, ca și cum s-ar fi pregătit pentru o lungă staționare în port. Lui Victor îi dădusem ordine stricte de a nu se amesteca în niciun fel în dispozițiile spaniolului, ci să-i lase acestuia deplina conducere, în orice privință. Aș fi putut să-i încredințez flăcăului comanda navei, deși era foarte tânăr, însă îmbarcasem un echipaj ciudat, cu oameni străini, care ar fi avut nevoie de un căpitan cu mai multă experiență, în stare să-l stăpânească,

conducerea navei fiind mai puțin importantă. După cum s-a dovedit, până și bucătarul ar fi fost mai bun decât căpitanul acela.

Când mi-a ieșit înainte, Victor avea o mutră amărâtă, iar marinarii, cum am trecut peste balustrada navei, mi-au aruncat priviri ciudate. Unul dintre ei mai ales, pe care n-am să-l uit niciodată, m-a salutat încântat, dar, în același timp, a scuturat din cap, gestul spunând mai mult decât volume întregi.

A doua zi era în arboradă, instalând vergi, foarte încântat.

Am descoperit că brazilienii din echipajul meu erau marinari excelenți și, curând, la bordul lui *Aquidneck* lucrurile au început să pară mai bune, atât pe punte, cât și sub ea.

Îndată marfa a fost descărcată, altă încărcătură a fost adusă la bord, iar nava s-a pregătit din nou pentru mare. Aveam un echipaj bun, dar amărâții erau sortiți unor mari încercări, cele mai grele pe care le poate suporta omul. Mulți dintre ei au avut parte de o moarte cumplită, înainte de încheierea călătoriei. Uneori ghinioanele se țin lanț! Această lege nescrisă a vieții ne-a făcut să dăm peste unul dintre mărunții funcționari din Montevideo, croiți mai degrabă pentru o viață de familie, ceva mai destupat decât un cowboy, dar nu suficient pentru a fi consul. Acest funcționar a reușit să le comunice oamenilor mei că schimbarea căpitanului le anula contractul de muncă, ceea ce i-a făcut să coboare la țărm și să pretindă plata pentru toată călătoria și, în plus, costul întoarcerii acasă cu un vapor, așa cum se întâmplă când nava este vândută.

Cele ce urmează vor dovedi, cu prisosință, ce necazuri mari se pot ivi dacă pui în locuri de răspundere oameni incapabili.

Acest lucru neinspirat, ba chiar prostesc, a fost cauza indirectă a suferințelor și morții care s-au abătut asupra echipajului mai apoi. Le-am arătat consulului și funcționarului său că marinarii sunt angajați față de navă și nu față de căpitanul ei și că schimbarea comandantului nu le modifică în niciun fel contractul. Cu toate astea, am plătit echipajului lichidarea, după care am lăsat la latitudinea oamenilor să se îmbarce din nou sau nu, fiindcă erau băieți cumsecade și făcuseră toate astea pentru că fuseseră îmboldiți. Știam că voiau cu toții să se îndrepte spre ca să, iar nava mea pornea chiar într-acolo fără nicio escală.

Toți au semnat un nou contract, în afară de unul singur, un andaluz cu părul mare, pe care nu l-am mai primit la bord cu niciun preț. Salariul a rămas același ca mai înainte, toți oamenii s-au întors bucuroși și mulțumiți la treaba lor. Însă… în așteptarea hotărârii consulului (hotărâre pe care, de fapt, eu am luat-o în locul lui), oamenii s-au aciuat și au dormit într-o casă infestată de variolă și au contractat boala într-una dintre cele mai rele forme ale ei.

Acum ne îndreptam spre casă. Nici toate capcanele aghezmuite cu rom pe care le-ar fi putut întinde cei mai parșivi recrutori de marinari din Montevideo n-ar fi putut să-i convingă pe acești brazilieni cumpătați să-și părăsească nava.

Recrutorii aceștia sunt un fel de rechini de uscat. Îi îmbată pe marinari, atunci când le merge, și îi jefuiesc de banii dați ca avans. Toți marinarii sunt plătiți în avans, uneori primesc în felul acesta cea mai mare parte din ce li se cuvine pentru

o călătorie pe care o întreprind după ce banii au fost cheltuiți, risipiți fără rost sau furați. Știm cu toții ce înseamnă să muncești pentru copite de cai morți, iar marinarii cunosc și ei semnificația acestei expresii.

Cum momentul plecării se apropia, oamenii au cerut câte jumătate de zi liberă de fiecare cart, fiindcă voiau să facă cumpărături pentru prietenii și rudele lor din Paranaguá. Li s-a dat de îndată permisiunea să coboare la țărm și am fost răsplătit văzându-i întorcându-se la bord la ora stabilită și treji cu toții. Dimineață, în ziua plecării, fiecare era la post și cânta *Cheerily, ho!*[109]. Erau fericiți. Numai unul singur se plângea că-l încercau ușor frigurile și febra, dar zicea că mai avusese simptome de-astea și că, după o doză de chinină, avea să se pună curând pe picioare.

Părea un lucru neînsemnat. Două zile mai târziu, frigurile lui s-au transformat în ceva despre care nu știam nimic. Încă o zi și alți trei oameni au căzut la pat, cu dureri și un fel de înțepeneală a spinării și la baza craniului. După aceste simptome mi-am dat seama că aveam variolă la bord.

Am pus imediat capul spre Maldonado[110] cel mai apropiat port, locul despre care se vorbește și în *Călătoriile lui Gulliver,* deși Gulliver, după câte cred eu, se înșală în ce privește identificarea și localizarea sa, pentru că sosise acolo mânat de o furtună ce abia izbucnise, cu un vânt rece și umed dinspre est.

Pavilioanele noastre prin care ceream cu disperare ajutor medical au fost ridicate imediat și au fluturat treizeci și șase de ceasuri până să se arate careva. Apoi s-a apropiat un yahoo speriat (regiunea mai era locuită de yahooți pe atunci), ve nind într-o barcă în care trăgeau la rame alte două animale nenorocite. După ce s-a ridicat la bord a spus:

— Oamenii dumitale au variolă!

La variolă îi zic *vechega,* dar eu pricep dialectul lor destul de bine, ba chiar rup câteva cuvinte pe limba lor, știindu-le înțelesul.

— *Vechega,* a urlat el către tovarășii lui din barcă și apoi, întorcându-se spre mine, mi-a spus în limba lui: Trebuie să părăsiți portul imediat!

După care a sărit în barcă și s-a îndepărtat în grabă, împreună cu însoțitorii lui, speriați rău[111].

---

[109] Să ne veselim (engl.).

[110] Port în Uruguay și loc fabulos, populat de ființe primitive, în cartea lui Jonathan Swift pomenită aici de Joshua Slocum, care îi compară pe locuitorii coastei respective cu yahooții, pentru a le sublinia neomenia dovedită față de echipajul lui.

[111] Discuția a avut loc în limba yahootă, dar am transcris-o în engleză pentru că mulți dintre cititori n-ar înțelege-o în original. De exemplu, ridicarea a două pavilioane reprezentând P și D semnifica: „Vreau imediat asistență medicală.” Și tot așa mai departe, prin ridicarea a două, trei și patru pavilioane reprezentând consoane puteam să ne facem cunoscute dorințele și nevoile, fiecare posedând cheia codului. Codul nostru comercial de semne este

Să părăsești un port în situația asta era o treabă grea, dar cei aflați pe moarte din echipajul meu nu puteau primi niciun ajutor ia Maldonado, așa că nu ne mai rămânea nimic de făcut decât să plecăm, de mai eram în stare. Resimțeam lipsa oamenilor, însă, dându-ne o mână de ajutor și disperarea, ancora a fost ridicată și au fost înălțate destule vele pentru a ne despărți de acel inospitalier loc. În afara portului, un vânt prielnic ne-a împins mai departe, spre Insula Flores, către care ne îndreptam cumplit loviți de soartă. Deodată s-a ridicat și o furtună – multă vreme am să-mi aduc aminte de ea – ce ne-a smuls velele ca pe niște frunze de toamnă, înainte ca nava să se îndepărteze la trei leghe de port. N-am avut destule forțe să strângem pânzele, așa că au fost sfâșiate, iar *Aquidneck* a alergat înaintea acelei furtuni nebune cu catargele goale. Din vijelie s-a ivit o pasăre albă ca zăpada, căutând adăpost pe navă și a coborât pe punte să-și tragă sufletul. Incidentul i-a umplut de groază pe membrii echipajului. În ochii lor era un semn rău prevestitor și, cuprinși de disperare, s-au băgat unii în alții și s-au prosternat dinaintea păsării, s-au rugat de Fecioară să-l îmbuneze pe Dumnezeu să-i ferească de rău. Ploaia turna peste noi cu găleata, iar nava sălta și gonea mai departe pe valuri până când ziua s-a topit în bezna nopții. Uraganul sufla din spre est-sud-est, iar drumul nostru era aproape vest-nord-vest, înainte de izbucnirea sa. Îmi amintesc că stăteam la timonă încă îmbrăcat cu hainele cu care fusesem la țărm, pentru că nu avusesem timp să mă schimb și să-mi pun veșmintele impermeabile. Era un lucru fără prea mare însemnătate, dar as ta îmi aduce aminte că, pe atunci, aveam alte griji. Am fost totdeauna un bun cârmaci. Preluasem timona navei în plină furtună, în vreme ce-i dădeam lui Victor și dulgherului indicații cum să amestece dezinfectantele pentru ei și medicamentele pentru cei bolnavi. Cutia cu medicamente era bine aprovizionată.

Când am văzut Insula Flores, aceasta se afla la numai câte va lungimi de navă înaintea noastră. Fulgerele au dezvăluit stâncile joase, uimitor de aproape de noi, iar când am trecut gonind pe lângă ele, urletul brizanților ce se spărgeau de țărm, acoperind vuietul furtunii, ne avertiza asupra primejdiei de ca re trebuia să ne ferim. S-a pus cârma banda, iar nava a venit în vânt în partea adăpostită a insulei, ca o ființă cu totul supusă.

Au fost lăsate amândouă ancorele, desfășurând tot lanțul, până la capătul capătului, fiindcă de-acum furtuna devenise uragan. În ciuda tuturor eforturilor

---

inventat și aranjat în așa fel, încât nu contează ce limbă vorbește partenerul; chiar și comunicările imposibil de făcut prin intermediul cuvintelor, prin aceste semnale se pot înțelege cu cea mai mare ușurință. Tot sistemul e minunat de simplu, chiar și un copil obișnuit îl poate desluși. Yahooții puteau fi făcuți și ei să-l înțeleagă, dacă nu sufereau de daltonism. Și, ca nu cumva să uite această lecție, anual sau la doi ani e trimisă o canonieră să le reamintească, prin intermediul tunurilor, lecția învățată, (n.a.)

noastre, ancorele au început să derapeze până când, agățându-se de un cablu marin, una dintre ele s-a rupt, iar cealaltă a întors nava cu prova în vânt, și a ținut-o așa în fața furtunii.

În mintea noastră au dăinuit toată noaptea temeri puternice ca nu cumva și al doilea lanț să se rupă, dar cel mai mare pericol se afla la bordul navei și ne umplea de îngrijorare.

În noaptea aceea s-au pierdut două barcuri cu piloți la bord, în vreme ce încercau să ajungă în zona în care reușise să ancoreze *Aquidneck,* fără pilot și numai cu trei oameni pe pun te în stare să ajute la manevre.

Echipajele de pe aceste nave au fost salvate cu mare greu tate și transportate la Montevideo. După ce noi trei am făcut tot ce se putea face, în arboradă am ridicat un felinar care a pâlpâit puțin în suflarea furtunii și apoi s-a stins. Uzi până la piele, împleticindu-ne obosiți, ne-am trântit așa cum eram, în veșmintele noastre îmbibate de apă, casă ne odihnim cum pu team, să dormim sau să ascultăm gemetele tovarășilor aflați pe moarte.

Când s-a făcut dimineață (după cea mai amarnică dintre toate nopțile petrecute de mine pe mare), am ridicat pavilioanele care relatau situația disperată a echipajului și cereau asistență medicală. Spre seară, furtuna s-a mai domolit, dar cum nicio barcă nu s-a îndreptat spre noi, un întuneric mai adânc decât bezna celei mai negre nopți s-a lăsat în sufletul oamenilor din echipajul navei bântuite de molimă și, cuprinși de disperare, aceștia au început să se roage din nou să fie cruțați și să apuce să-i vadă pe cei dragi, care-i așteptau acasă.

A doua zi, la repetatele noastre semnale, am primit răspunsul: „Stați pe loc". *Caramba!* Păi noi abia puteam să ne menținem pe loc, cu atât mai puțin să aducem nava în stare de a naviga și să răzbim împotriva curentului și a vântului. Și nimeni nu știa mai bine acest lucru decât cei de pe insulă, fiindcă semnalele noastre le relataseră întreaga istorie; nu eram decât la o milă și jumătate distanță de țărm, iar pavilioanele se vedeau bine. Nu ne îndoiam câtuși de puțin de asta.

Mai târziu, în aceeași zi, o mahonă s-a îndreptat spre noi, cu prea puțini oameni în ea și foarte prost manevrată de acei marinari ageamii, îngroziți, din cei care se pricep doar să răstoarne bărci și care se sperie și de propriile umbre. Cârmaciul avea mai multe de spus decât doctorul, iar yahoo-ul de la provă – am uitat să zic că eram încă pe tărâmul yahooților, dar cititorul a înțeles și fără explicația mea – avea mai multe de spus decât ceilalți doi la un loc. Și cu toții trăgeau cu nădejde dintr-o sticlă cu *cachaça*[112]*.* Doctorul, fiind cu safteaua făcută, aș zice eu, fiindcă, probabil, trăsese unul, două gâturi încă înainte de a părăsi țărmul, părea mai curajos decât restul echipajului bărcii.

Doctorul, care luase, deci, o dușcă sau două în plus, s-a ur cat la bord animat

---

[112] Despre această cachaça se crede că reprezintă moartea microbi lor, ba chiar și a viermilor mai mari; ea ar omorî cam orice în afară de yahooți. (n.a.)

de curajul bețivului și a adus cu sine o livră de pucioasă, un litru de acid fenic și niște orz, cam cât să hrănești de câteva ori un măcăleandru. I-am rămas recunoscă tori fiindcă, la vremea asta, terminaserăm aproape toate dez infectantele. Apoi, după cea aruncat o privire la oamenii sfârșiți, s-a grăbit s-o șteargă, așa cum făcuseră și cei din Maldonado.

Am întrebat ce să fac cu cei morți în cursul nopții, dacă să-i în gropăm acolo unde ne aflam.

— Nu, nu! strigă yahootul de la provă.

Dar doctorul arătă spre apa de lângă navă. Am priceput ce voia să spună. În noaptea aceea l-am înmormântat pe José, marinarul care mă întâmpinase cu acel zâmbet cumsecade la Montevideo. Înainte de lăsarea serii, dădusem ordin să se adune pietre pe punte, motivând că ie vom folosi ca lest pentru barcă. Știam că urma să avem nevoie de ele. Pe la miezul nopții, bucătarul m-a chemat, copleșit de durere, spunându-mi că José murea fără să fi fost împărtășit.

Și astfel, sărmanul José a fost înmormântat în cursul nopții, în apele marelui Rio de la Plata. Am auzit plescăitul apei care spunea că firul unei vieți fusese retezat și menirea ei pe lumea asta – încheiată. Deși trăiam un moment trist și mohorât, am simțit că-mi vine să zâmbesc când bucătarul, care nu asigurase lestul, i-a dat drumul și acestuia după prietenul său exclamând:

— Adio, José, adio!

La care eu am adăugat:

— Adio, tovarăș de nădejde, adio! Sunt sigur că acum odihnești în pace!

A doua zi, în urma repetatelor noastre solicitări de ajutor, dinspre țărm am primit același semnal: „Stați pe loc!”. Oamenii mei erau de acum demoralizați, cuprinși de panică, rugându-mă sărmanii de ei să insist și, dacă doctorul tot nu voia să vină să-i vindece, să fi adus un preot care să-i împărtășească pe toți. Am zărit un preot care bătea țărmul și am ridicat pavilioanele, cerându-i să vină la bord. Dar nimeni nu a luat în seamă semnalele noastre și am înțeles că eram lăsați să ne descurcăm cum puteam.

După ce l-am mai îngropat pe unul de-al nostru, ne-am hotărât să nu mai stăm în aceste locuri cumplite. O navă englezească pentru corespondență, care trecea pe acolo îndreptându-se spre larg, a recepționat mesajele noastre și, îndatoritoare, și-a informat consulul de la Maldonado, care a telegrafiat la Montevideo.

Cum vântul bătea dinspre țărm, așa cum doresc să bată ori de câte ori prieteni de-ai mei se vor apropia de aceste coaste, am hotărât să ridicăm ancora sau să dăm drumul cablului, fără să mai pierdem timpul aici, fiind siguri că, în urma știrii transmise prin telegraf, cineva avea să ne aștepte și că *Aquidneck* va fi remorcat în port în eventualitatea că avea să se întâmple și ceea ce putea fi mai rău: să cadă răpus de boa lă și restul echipajului. Noi, cei trei oameni valizi, am reușit totuși să ridicăm ancora cu nouăzeci de stânjeni de lanț (cealaltă fiind pierdută, rupându-se cablul de la vinci, în timpul furtunii). Nava a întors prova spre Montevideo, de unde plecaserăm nu cu multă vreme înainte, plini de speranță. Și ia- tă-ne acum încercați de suferință și descurajare după ce câțiva pieriseră în această călătorie.

La Montevideo, lucrurile s-au desfășurat ceva mai bine. Bolnavii au fost ridicați de pe navă, după două zile de ezitare; agentul meu a găsit un remorcher care a tras barca navei cu bolnavii, prinsă cu cablu de trei sute de stânjeni în urma sa.

în acest chip au fost duși în Insula Flores, unde zile în șir mai înainte li se refuzase intrarea! De data asta erau însoțiți de un ordin al guvernatorului din Montevideo și, în cele din urmă, au fost primiți. Între timp, starea a doi dintre bolnavi se ameliorase. Bătrânul bucătar, sărmanul, care a stat cu credință alături de mine, nu și-a părăsit tovarășii, a plecat cu ei spre insulă pentru a-i îngriji, a contractat el însuși boala aceea groaznică și a murit, fiind îngropat acolo, aproape de locul unde fusese înmormântat și prietenul său José, nu cu mult timp înainte. Acest om plin de devotament a murit chiar în ziua în care nava noastră a ieșit în cele din urmă în larg, ajungând în apropierea insulei. Se vedeau chiar ferestrele spitalului, când nava fantomatică venită să-l ia l-a trecut dincolo de hotarul vieții!

Am auzit mai apoi că nevasta lui a murit și ea de durere, curând după ce a aflat trista veste. La Montevideo, după ce bolnavii au fost ridicați, munca de dezinfectare a navei a devenit un sistem de speculă foarte bine pus la punct. Au fost aduse zeci de damigene cu acid fenic, substanță gata diluată, numai bună de folosit, la prețul de trei dolari damigeana. La bord a venit și un *guarda* pentru a executa dezinfecția, treabă pe care omul a făcut-o cu religiozitate, folosind substanța cu mare grijă asupra neprețuitei sale persoane, în cabina mea de la pupă, cât mai departe de celălalt capăt al navei unde era pericolul. Altcineva a dezinfectat la prova! Deși mi se adusese dezinfectant din abundență, a trebuit să insist ca să ajungă și pentru provă, deși la pupă te bălăceai în el până la genunchi aproape. Și asta la trei dolari damigeana! Harpia care s-a ară tat pe punte la Maldonado mi-a trimis o notă de plată de o sută de dolari, l-am achitat optzeci.

Poate nu mai merită menționat, dar toate aceste necazuri m-au costat în bani peșini peste o mie de dolari. Dar costurile privitoare la sănătate și griji nu pot fi cântărite. Totuși nu eu avusesem cel mai mult de suferit. Cea mai grea misiune pentru mine de-abia acum începea, trebuie să mă credeți, fiindcă eram nevoit să adun mărunțișurile și cumpărăturile făcute de oamenii din echipaj, care se gândiseră la soția și copiii de-acasă. Totul trebuia ars sau distrus în baie de acid fenic. Ba o pălărie pentru cel mic, ba o pereche de ghete pentru mamă, plus o mulțime de alte lucruri cumpărate pentru familie, împrăștiate pretutindeni! Așadar, toate trebuiau distruse.

CAPITOLUL VIII

Un nou echipaj. Spre Antonina. Încărcăm cherestea.
Pirogi băștinașe. Sfârșitul navei *Aquidneck*

După ce toate aceste triste încercări s-au încheiat, la bord a fost adus un nou

echipaj și prova lui *Aquidneck* s-a îndreptat iarăși spre larg. Curând, când am trecut pe lângă Insula Flores, am văzut nava pentru paza coastei ieșită să caute, după cum am aflat, o presupusă ambarcațiune scufundată, care fusese văzută printre rafalele precedentei furtuni, cu pavilioanele de pericol ridicate la catarg. Am fost satisfăcut când mi-am dat seama din relatări că ci, de fapt, în timpul furtunii văzuseră nava noastră, iar presupusele pavilioane fuseseră fâșiile de velă, adică ce mai rămăsese din ele, fluturând în vânt.

Dar nu i-am descurajat în încercările lor de căutare, pentru că asta nu dăuna cu nimic nimănui și, în plus, mă gândeam că poate au să găsească ceva care să merite eforturile. Așa cum am mai spus, chiar atunci a murit și credinciosul meu bucătar, iar *Aquidneck* ajunsese destul de aproape ca să putem vedea ferestrele spitalului. Era o zi frumoasă, senină. Probabil că și pentru el era la fel de strălucitoare.

Simțind din nou briza proaspătă a mării, am ridicat toate velele, îndreptându-ne spre Paranaguá, apoi am trecut pe lângă luminile coastei, le-am lăsat licărind în urmă, la orizont, curând dispărând cu totul. În cea mai mare parte a timpului am avut vreme frumoasă, dar cu un vânt contrar. Cu toate astea, înaintam, apropiindu-ne cu fiecare zi de portul spre care ne îndreptam. Totuși, atunci când am ajuns în traversul unei insule locuite numai de păsări, ne-am oprit de parcă nu ne era îngăduit să mergem mai departe, ca și cum am fi fost sub puterea unei vrăji. Am recunoscut locul, fiindcă îl știam bine. Cu câțiva ani înainte, mă aflam pe punte, cu un prieten drag și ne uitam amândoi la insula aceea. Era ultimul țărm pe care prietenul meu avea să-l mai vadă vreodată. Acum jinduiam să navighez în jurul insulei, dar o rafală de vânt prielnic ne-a mânat mai departe în drumul nostru, preț de mai multe leghe. Cu toate astea, la apusul soarelui, vântul a scăzut, iar curentul ne-a împins înapoi atât de mult, încât a doua zi eram de cealaltă parte a insulei, ceva mai în larg. Din nou s-a stârnit un vânt prielnic, am dublat insula pe la celălalt capăt, făcând astfel un ocol complet.

În continuare am avut parte de vânturi mai degrabă favorabile până am ajuns în portul de destinație.

Curând după sosirea noastră, orășelul Antonina – aflat la douăsprezece mile de Paranaguá, în susul golfului, unde-mi lăsasem soția și pe Garfield să aștepte în cursul acestui voiaj – a devenit, deodată, foarte animat și gălăgios, tot tărăboiul fiind stârnit de o procesiune de puști, cu o orchestră formată tot din copii, țâncul meu fiind în fruntea lor cu o flașnetă de nouăzeci de cenți, nou-nouță. Era cel mai invidiat din mulțimea aceea. Toate necazurile trecutului s-au șters sau au rămas în urmă, unde se și cuvine să se afle.

Partea grea a călătoriei a fost spre Montevideo! Supraviețuitorii ajunseseră acasă. Dar aveau chipurile însemnate de boală, erau atât de desfigurați, încât nu i-am recunoscut decât atunci când m-au oprit ei. Mă gândeam cu mulțumire la caracterul frumos al marinarilor mei brazilieni, regretând din suflet ghinionul și

soarta lor amară. Dar poate ne mai întâlnim! *Quem sabe?!*[113]

După ce-am trecut și prin această tristă poveste cum am putut mai bine, ne-am angajat în altă afacere, care consta în a cumpăra și a lua la bord o încărcătură din faimosul lemn brazilian. *Aquidneck* a fost mutat pe un braț al golfului și amarat în apropierea unei păduri virgine, la numai douăzeci de minute cu piroga de satul Guarakasava, unde îndată am și început încărcarea.

Lemnul de aici e în mod obișnuit foarte greu, totuși e manevrat cu mâna până la apă, de unde e legat de pirogă și tras până la navă. Aceste bărci, durate uneori din copaci uriași, tăiate cu pricepere și scobite cu grijă, sunt, în același timp și căruțele familiei, cu care se preumblă băștinașii până la *sitio*[114] sau cară orezul la moară. Acolo unde există pirogi nu prea sunt drumuri. Bărbații, femeile și copiii sunt toți la fel de pricepuți în arta conducerii unei pirogi. În aceste locuri nu prea există căruțe, ba chiar și un cal înșeuat e un lucru rar în apropierea apei. De fapt, exista un singur cal la Guarakasava, iar proprietarul lui era știut de toată lumea.

Piroga familiei are uneori o capacitate de mai multe tone, e frumos decorată, fiind sculptată în partea bordului liber și vopsită, după cum ar spune un englez din nord, „nu în culori țipătoare, ci în roșu și albastru curat", cu toate că, uneori, mai sunt colorate și în verde. Prețul maxim al unei astfel de bărci este de 250 de dolari pentru cea mai mare și mai dichisită, coborând în cazul celei de o persoană, ce poate fi cumpărată cu cinci *mil-réis,* cam doi dolari și jumătate.

De la cea mai mare la cea mai mică, se bucură de o grijă înrudită cu dragostea și sunt făcute să țină ani de zile. Mai există ceva scump chiar și pentru cel mai sărman brazilian și anume, iubitoarea lui nevastă care se află, la propriu și la figurat, în aceeași barcă, alături de bărbatul ei, muncind să răzbească împotriva curentului. În Brazilia, legăturile de familie sunt foarte strânse, iar prețioasa floare a prieteniei crește minunat în acest climat însorit. Sistemul brizelor de uscat și de mare e dominat de vântul dinspre Cabo Frio spre Santa Catarina, vădind un caracter regulat pe parcursul întregului an. Așa că velele sunt întrebuințate cu mult folos de către locuitori. Aceștia sunt aproape amfibii, apropiindu-se de apă cu siguranța păsărilor care pot să înoate pe suprafața ei. Sunt marinari din naștere.

Când cade vântul, își propulsează cu aceeași ușurință pirogile cu padele sau ghiondere lungi. Cele mici sunt mânate cu mare viteză de către proprietarii lor, care stau în picioare, muncind cu râvnă. De nu poate fi folosit vântul, cele mari sunt împinse de rânduri de vâsle, prinse de strapazane zdravene, înfipte în copastie și fixate cu inele de parâmă destul de largi pentru a lăsa mânerul vâslei să se miște liber. Brăzdând încoace și-n colo apele liniștite ale golfurilor și râurilor, aceste pirogi, cu provele lor fine, magistral tăiate, alcătuiesc un tablou de o neîntrecută frumusețe și grație.

---

[113] Cine știe?! (portugheză).

[114] Așezare (portugheză).

În jurnalul meu întâlnesc următorul pasaj, scris aproape de încheierea activității la Guarakasava, pe care-l redau cu acribie de istoric, chiar și numai pentru a sublinia buna mea părere despre băștinași, în vremea când m-am aflat printre ei:

Guarakasava, 20 decembrie

Înainte aveam mare respect pentru cinstea înnăscută a brazilianului și pentru priceperea lui în ale navigației, în construirea și folosirea pirogilor, dar încrederea în existența unui adevărat paradis e zdruncinată pe vecie.

Descopăr, vai, că până și aici e resimțită căderea lui Adam. Azi, când am luat niște pari lungi, negrul care ținea răbojul se îndărătnicea să numere de două ori același par.

Când un capăt al parului trecea peste tribord era uno, *iar când celalalt capăt dispărea în navă omul striga tare* dois.

Am avut mari dificultăți din cauza asta și am părăsit satul Guarakasava încercând un sentiment de adâncă jignire cum se întâmplă când cineva insistă să te convingă că unu și cu unu fac patru. Am petrecut Crăciunul anului 1887 la Guarakasava. Curând după aceea, nava era încărcată, iar când am pornit să traversăm golful am fost prinși de vânt și curenți contrari, lângă un banc periculos de nisip, am ratat intrarea în vânt și am eșuat pe banc. Am lăsat ancora ca să răsucim nava, dar nu ținea deloc în nisipul înșelător, a început să derapeze și apoi *Aquidneck* a eșuat pe o parte. Locul fiind deschis spre mare, o hulă puternică a măturat puntea vreme de trei zile, de la provă la pupă, valurile năvălind peste coca ce gemea în vremea asta, până când i s-a frânt schelăria și, de ce să nu spunem, și inima! Fiindcă de-acum se desfăcuse toată. După ce slujise cu credință vreme de douăzeci și cinci de ani, *Aquidneck* își sfârșea zilele aici.

Purtasem eu în spinare multe greutăți, una după alta, dar, din păcate, nu puteam duce muntele cu totul. Ajunsesem la capăt, iar toată priceperea și energia mea nu mai erau de niciun ajutor. Ce ne rămânea de făcut? Ce trebuia să facem?

Aveam într-adevăr înfățișarea unor naufragiați, aflați departe de casă. Dar nu era momentul să ne jelim, de vreme ce fuse seră salvați toți oamenii echipajului. Însă nici de râs nu era, pentru că pierderea se dovedea grea.

Marea s-a mai liniștit și am vândut parte din epava lui *Aquidneck.* După ce am plătit salariile oamenilor din banii încasați, mi-a mai rămas mie și alor mei jumătate, sumă neînsemnată.

Atunci am început să privesc în viitor și să caut mijloace de a scăpa din acest exil. Echipajul, format din străini, a găsit o navă pentru Montevideo, de unde se urcaseră la bordul lui *Aquidneck,* în locul marinarilor brazilieni loviți de soartă. Dar eu și familia mea nu aveam nicio posibilitate de a pleca unde va, nici chiar dacă am fi vrut să ne îndepărtăm și mai mult de casă, de altfel ultimul gând care ne-ar fi putut trece prin minte. Nu exista nicio navă care să se îndrepte încotro voiam noi.

CAPITOLUL IX

Construirea ambarcațiunii *Liberdade*

Tot înainte! Marea e albastră,
Și înfruntăm talazul depărtării.
Velele sus, sus! Dinaintea noastră
S-aprinde pentru bravi farul sperării.
Masaniello

După ce-am salvat din epavă tot ceea ce merita sau se mai putea salva, am descoperit că ne mai rămăseseră unele lucruri ce aveau să se dovedească, curând, de mare valoare pentru noi, în special busola și hărțile, care, deși destul de vătămate, puteau fi încă folosite și chiar așteptau să le găsesc un rost. Iar după ce am aflat și cronometrul intact, știam de acum ce aveam de făcut, soția și băieții mei fiind de acord cu planul pe care îl socoteam drept cel mai potrivit.

Pe scurt, lucrurile stăteau cam așa: nu ne puteam milogi de nimeni pentru a ne duce spre casă, dar nici să rămânem printre localnici nefăcând nimic. Am descoperit că aveam nevoie de mai mult curaj ca să stăm în acea regiune de la ca pătul lumii decât să ne întoarcem acasă cu o ambarcațiune pe care am hotărât s-o construim chiar în acest scop. (Eram obligat ori să accept varianta asta ori să mă întorc cu familia acasă, ca niște sărăntoci, pentru că toată averea mea se dusese. Mai e nevoie de lămuriri? Chiar și explicația asta am dat-o mai mult de nevoie.)

Băiatul meu Victor a susținut din toată inima această idee, dovedind curaj și înțelegere, planul promițând o grabnică în toarcere acasă. Și-a îndreptat toată energia spre partea practică a problemei și a muncit ca un experimentat constructor de nave. Dar, înainte de a începe să lucrăm la proiect, am cântărit toate dificultățile pe care trebuia să le înfrunte ambarcațiunea. Am luat în calcul curenții puternici ai oceanului în jurul capurilor, recifele de corali și, mai presus de toate primejdiile, cumplitele furtuni tropicale pe care aveam să le înfruntăm, căci ele cu siguranță nu aveau să ne cruțe.

Cu toții am fost de acord că o astfel de barcă trebuie construită solid, să fie zdravănă, așa încât, la bordul ei, să nu ne temem pentru viața noastră nici în fața furtunii. Și, bucurându-mă de avantajul experienței în domeniul navelor de toate mărimile, capabile să străbată multe mări, m-am apucat de construirea ei după cum mă ajutau mintea și mijloacele de care dispuneam, având grijă să fie potrivită pentru orice fel de vreme și pentru orice împrejurare. Iar familia mea, adunându-și puterile, a trudit din greu spre același țel.

Mărunta noastră ambarcațiune trebuia mai întâi și mai întâi să aibă calități nautice, să țină bine marea, iar în al doilea rând, să înainteze impetuos, cel puțin cu vânt purtător. Noi mizam pe alizee prielnice și, într-adevăr, în călătoria care a

urmat, am avut astfel de vânturi în cea mai mare parte a timpului.

În vremea asta, mi-am dat seama că perioada de îndelungă suferință și serioase dezamăgiri îmi șubreziseră sănătatea și nervii, cu toate acele carantine nesfârșite și fumigații costisitoare, cu ruinătoarele vizite medicale, ce făcuseră ca banii mei să treacă în mâini străine. Și totuși, având încă „un gologan pus deoparte” și animați de dorința arzătoare de a ajunge acasă, ne-am apucat de lucru cu sculele salvate de pe epavă – o trusă neînsemnată – și curând ne-am trezit că suntem stăpânii unei noi ambarcațiuni, despre a cărei construcție am să povestesc, descriind dimensiunile, modelul și greementul. Dar, mai întâi, sâ amintesc uneltele cu care am făcut-o.

Pentru început menționez că aveam o bardă, o teslă, două ferăstraie, un burghiu de jumătate de inchi, altul de șase optimi și un sfredel de trei optimi, două ace mari de vele, din ca re am făcut câte o sulă, o cavilă de funii, ce ne slujea drept daltă, și, mai prețioasă decât toate celelalte, o pilă pe care am găsit-o într-un sac de vele aruncat de apă la țărm. Ne am făcut de îndată un echer, iar din două bețe de bambus despicate am încropit un compas. Din mangal pisat bine ca făina și amestecat cu apă am făcut vopsea pentru trasat contururi, doar apă aveam la îndemână din belșug. Când trebuia să dăm găuri mai mari decât cele pe care le puteam face cu burghiul de șase optimi, înroșeam o bucată de filieră de învergare și cu ea ardeam lemnul făcând gaură de mărimea cerută. Așa că, până la urmă, am încropit o trusă grozavă, cu care să ne descurcăm.

N-aveam șuruburi de strângere din cele folosite de constructorii de nave, dar le-am înlocuit cu crengi strâmbe, rupte din copacii de guava și *massarandubu.*

Când nu găseam ce ne trebuia în cheresteaua salvată de la naufragiu, doboram copaci întregi din pădurea din apropiere. Unele soiuri de lemn pe care le-am căutat pentru anu mite trebuințe aveau niște denumiri care sunau tare ciudat: *arregebah, guanadi, batetenandinglastampai* etc. La această din urmă esență, n-am folosit ferăstrăul pentru că lemnul era foarte tare, ci l-am cioplit cu barda, ținând seama că nu aveam decât o singură pilă pentru ferăstrău, pe când pentru tăișul celorlalte scule nu trebuia decât să coborâm la malul unui râu, unde găseam destule pietre de ascuțit.

N-am să povestesc aici toate greutățile pe care le-am întâmpinat în construirea acestei ambarcațiuni. Criza de febră tropicală, de pe urma căreia am avut de tras, s-a numărat printre cele mai neînsemnate. Dar, până la urmă, și asta, și alte piedici au fost înlăturate sau n-au mai contat, în fața energiei care sporea pe măsură ce construcția ambarcațiunii avansa. N-am lucrat cu program redus în anumite zile, însă duminica ne odihneam, cântăream ce realizaserăm în timpul săptămânii sau ce avem de făcut în cea care urma.

Acea muncă ce nu cerea multă pricepere, de exemplu retezarea scândurilor de cedru brazilian, din care a fost făcută ambarcațiunea în cea mai mare măsură, era îndeplinită de localnici, care le tăiau în formă brută, lăsându-ne nouă mult de rindeluit și îndreptat, pentru a le potrivi. Părțile pentru fund au fost durate din arbore de fier brazilian, de un inchi și un sfert pe zece inchi. Pentru bord și punte am folosit

cedru roșu, toate scândurile, cu excepția a două, fiind de lungimea ambarcațiunii. Sistemul acesta cu lemn greu la fund și ușor deasupra a contribuit mult la stabilitate. Arborele de fier era extrem de tare, pe când cedrul, fiind ușor si elastic, i-a dat flotabilitate și suplețe, tocmai ce ne doream.

Am procurat mijloacele de îmbinare din diferite locuri, pe unele luându-le de la parapetul epavei, de la balamalele ușilor și spiraiurilor [115]. Altele au fost confecționate din îmbrăcămintea metalică a navei, pe care localnicii au topit-o și au transformat-o în cuie. Am mai făcut rost de la ei de cuie de aramă curată, vreo zece kilograme, pentru care am plătit cu monezi tot de aramă, la paritatea de două kilograme de monezi pentru un kilogram de cuie. Monezi de același fel, dar de formă rombică și cu o gaură la mijloc, au fost folosite ca șaibe pentru cuie. O seamă de bolțuri mici cu ochi au fost scoase de la ghiul artimon al epavei și transformate în ocheți[116] de amarare pe puntea noii ambarcațiuni. Când cuiele se dovedeau prea lungi erau retezate la mărimea cerută, având mare grijă să nu risipim capetele, care erau topite din nou, împreună cu îmbrăcămintea metalică, și transformate în cuie.

Mi-au prins tare bine niște buloane cu piuliță pe care le-am aflat prin ținut; când erau prea mari, foloseam bucăți suplimentare de lemn ia grosimea necesară ca să compensez lungimea lor (bineînțeles că puneam bucățile de lemn în partea din interior, capul bulonului îngropându-l în scândură) după care strângeam piulița până îmbina bine și ținea totul prins ca într-o menghină, marginile scândurilor fiind petrecute una peste alta în sistemul bordajului în clinuri, cel mai solid mod de a construi o ambarcațiune, fără îndoială.

Butoanele – vreo șaptezeci cu totul – și cuiele de aramă ne-au costat foarte mult, însă cuiele de lemn, pe care le-am folosit, de asemenea, la asamblări, nu ne-au cerut decât munca de a le face. Pentru legăturile puse ici și colo, mai ales la structura cabinei, n-am cheltuit cine știe ce, fiind făcute din coaja fibroasă a copacilor, pe care ne-o procuram din abundență jupuind trunchiurile. Așa, cu totul, materialele nu ne-au costat foarte mult, elementul principal fiind lemnul, care se ridica la trei cenți piciorul pătrat (tăiat sau cioplit). Lemnul de palisandru, de arbore de fier, de cedru și de mahon era cam la același preț, și nu cu mult mai scump decât esențele obișnuite. Bineînțeles că totdeauna am ales ce putea fi mai bun, pentru că și munca de fasonare era mai puțină acolo unde se foloseau cele mai valoroase materiale.

Cu aceste variate esențe de lemn, fasonate cum ne pricepeam mai bine, și cu mijloacele de îmbinare încropite am făcut o ambarcațiune destul de zdravănă și cu calitățile nautice necesare pentru a rezista la încercările pe care, la vremea cu

---

[115] Capac cu geamuri construit în puntea unei nave, care servește la luminat și la aerisit.

[116] ” Inel metalic care întărește o gaură anume făcută într-o pânză de navă, într-o foaie de cort etc., înlocuind tivitura găurii, și prin care se poate introduce sau lega o frânghie subțire.

venită, avea să le înfrunte pe ocean.

După ce am terminat coca, folosind tot felul de surse de inspirație și improvizații, pentru care au fost chemați în ajutor fierarul și dulgherul, o mână de ajutor dând și mama tuturor născocirilor, ne-am apucat de încropit sistemul de fixarea greementului care ne-a slujit în cursul călătoriei atât de bine de parcă ar fi fost făcut pe un șantier naval, cu mare cheltuială.

Constructorii mei nu s-au dat în lături de la nimic și, pe 13 mai, ziua în care în Brazilia au fost eliberați sclavii, nava noastră a fost lansată la apă și a fost botezată *Liberdade* – Libertatea.

Avea lungimea totală de treizeci și cinci de picioare, lățimea la cuplul maestru de șapte picioare și jumătate, adâncimea calei de trei picioare. Puteai spune că nu era destul de mare? Modelul a fost inspirat din ce-mi aduceam aminte despre bărcile pescărești cu fundul lat de la Cape Ann și de o fotografie a unui foarte elegant sampan japonez pe care l-am avut dinaintea ochilor pe șantier, așa că, după cum era de așteptat, când a fost gata, ambarcațiunea mea semăna cumva cu ambele tipuri. Greementul era inspirat de stilul sampan, pe care-l consider cel mai nimerit din toată lumea.

Aceasta era ambarcațiunea, sau canoea cum înclin eu s-o de numesc, cu care aveam de gând să navigăm spre America de Nord, spre casă. În timpul construirii ei, fiecare a avut ceva de făcut și toate necazurile trecutului au fost date uitării. Velele au fost cusute de către doamna mea – și au fost pe cinste.

Victor, dulgherul, frânghierul și marinarul bun la toate, și-a împlinit cu bine munca. Ba chiar și omulețul nostru, Garfield, și-a găsit ceva de făcut; ținea cu ciocanul contra ca să îndoim câte un cui, dar, mai ales, dădea o mulțime de sfaturi cu privire la călătoria care avea să urmeze. Toată lumea era ocupată, așa că nimeni nu s-a gândit niciun pic la ce urma să pățim din partea autorităților de pe coastă, care au declarat că nu pot elibera pașaport pentru o ambarcațiune atât de mică ce vrea să se angajeze într-o călătorie atât de lungă, precum cea la care ne gândeam noi, spre America de Nord.

Atunci febra se năpusti din nou asupra scriitorului și constructorului acestei mici canoe. Am fost condamnat la pat și am zăcut trei zile. În cele din urmă, mi-am adus aminte că într-o despărțitură a cutiei de medicamente, pe care o salva sem de la naufragiu, era niște „arsenicum”, așa cred că i se spune. Am luat mai multe doze, la început mai mici, bineînțeles, și curând prin vine am simțit cum se răspândește efectul binefăcător al acestei otrăvi mortale. Sporind puțin doza, am băgat de seamă efectul ei favorabil de la ceas la ceas și, în câteva zile, mi-am revenit, scăpând cu totul de boală.

Deși părea absurd să vezi că judecata unui navigator era pusă la îndoială de niște marinari care nu traversaseră niciodată Ecuatorul, trebuia să te supui, pentru că marinarii aceștia erau numeroși. La vremea aceea a sosit un mesager de la Alfándega (Direcția Vămilor), poftindu-mă să mă înfățișez acolo în ziua următoare, la amiază. Treaba m-a cam neliniștit. E adevărat că mesagerul mi-a transmis asta în cei mai politicoși termeni, lucru care însă nu era un indiciu, pentru că brazilienii

sunt în totdeauna politicoși. Și treaba asta măruntă, cum părea, aproape să mă facă să cad din nou la pat, doborât de febră.

Cu ce mă făcusem vinovat?

După ce toată noaptea am avut coșmaruri, a doua zi m-am dus hotărât să promit, indiferent ce-o fi, că nu voi mai păcătui niciodată! Când m-am prezentat la oficiu, un funcționar cumsecade mi-a mărturisit că nu avea a mă acuza de nimic, ci, din contră, mi-a spus numai cuvinte frumoase. „Micuța ambarcațiune *Liberdade”,* mi-a zis el, atrăsese atenția oamenilor și le stârnise curiozitatea, pentru că era „frumoasă și bine construită". Mi s-au spus și alte cuvinte măgulitoare, la care m-am arătat surprins și numai pentru urechile lui i-am răspuns:

— Cred că aveți dreptate, domnule. În calitatea dumneavoastră de ofițer de vamă, dovediți bun gust.

Ca să scurtez povestea, trebuie să spun că această avalanșă de laude era numai pentru a mă convinge să fac o barcă și pentru Alfándega și, cum guvernul nu le pusese la dispoziție niciun ban pentru construirea unei noi ambarcațiuni, am fost întrebat de nu cumva puteam „să repar una veche”, sugerându-mi-se să-i fac chilă, bordaj, coaste, etravă, dar și etambou, toate noi.

Am cerut timp ca să mă gândesc la această propunere. Deși cuvintele vameșului erau foarte măgulitoare, întărite fiind și de promisiunea unei plăți consistente, atâta vreme cât nu era vorba decât de „reparația unei ambarcațiuni”, eu nu aveam de gând să mai rămân în acea regiune tropicală cu riscul de a cădea din nou la pat din pricina frigurilor. Dar mai aveam de trecut de acea chichiță, mă refer la dobândirea unei autorizații de care depindea plecarea noastră.

Ca să grăbim demersurile, ne-am oprit asupra unei autorizații de pescuit și mă întrebam, cu mirare, cum de nu mă gândisem la ea mai înainte, pentru că, pe vremuri, fusesem și pescar. Trecând deci la o nouă tactică diplomatică, am început să mă pregătesc în mod demonstrativ pentru o campanie de pescuit. În acest scop am cumpărat o plasă, care ne putea prinde bine oricând, apoi am pregătit cârlige, forfacuri[117] și am încropit și o funie. Această funie sau cablu era făcută din niște vițe care cresc pe malurile nisipoase, exact la limita refluxului și ajung la lungimi foarte mari; împletind mai multe laolaltă, am durat o funie bună la toate. Fiind în plus și ușoară, și elastică, era numai nimerită pentru o parâmă de ancoră sau pentru o ancoră de furtună. Băștinașii ne-au făcut vreo nouăzeci de picioare de funie din asta pentru numai zece *mil-rèis* (cinci dolari).

Apoi ancora a venit singură. Eu făcusem una din lemn, dintr-o esență grea, dar, într-o zi, s-a arătat un zdrahon de fermier aducând cu el o ancoră de barcă pe care, după cum spunea el, sclavii lui o folosiseră pentru a agăța oala deasupra focului:

— Dar acum sclavii au fost liberați și au plecat, așa că n-am ce face cu sărăcia asta răsucită.

---

[117] Partea de fir dintre cârligul de pescuit și greutatea de plumb.

Omul jinduia la o mașină de cusut, folosită de noi pentru vele și care nu ne mai făcea trebuință. Am dat cu dragă inimă mașina pentru neprețuita ancoră, iar fermierul ne-a mai lăsat și ceva pe deasupra la afacerea asta. Norocul începea să ne surâdă. Am pus ancora de lemn bine, pentru cazul când am fi avut nevoie de una de rezervă, la provă.

După ce-am terminat și aceste treburi, ambarcațiunea noastră a început să arate ca un mic vas de pescuit, iar eu păream să mă simt din nou în elementul meu, fără să-mi fie teamă că mă voi trezi lipsit de orice mijloc de existență când voi ajunge pe coastele noastre, unde știam locurile bune de pescuit. Aveam și un document care, tradus, spunea: „Autorizație de pescuit dincoace și dincolo de bara portului”, hârtie eliberată fără greutate de către autorități.

— Cât de departe dincolo de bară ne este permis? am întrebat eu.

— *Quem sabe?!* răspunse ofițerul.

Tradusă ad litteram, asta ar veni cam „Cine știe?”, dar în spaniolă sau în portugheză se folosește pentru „nimeni nu știe” sau „nu-mi pasă”.

— Adio, *senhor,* mi-a spus politicos acel funcționar. Să ne vedem sănătoși pe lumea ailaltă!

Ceea ce se traducea astfel: dacă vrei neapărat, poți să pleci, dar eu nu știu nimic în mod oficial, iar tu probabil că o să te duci drept la fund.

Numai că în privința asta și el, și alții asemenea lui s-au înșelat. Având documentul necesar, am început să ne facem provizii pentru călătorie, după cum urmează: biscuiți marinărești – 120 de livre, făină – 25 de livre, zahăr – 30 de livre, cafea – 9 livre. (Aceasta din urmă, prăjită până se înnegrește bine și apoi măcinată fin, ca o făină, echivalează cu o cantitate de două ori mai mare de cafea preparată în America de Nord; ne-a oferit o licoare delicioasă.)

Mai aveam 3 livre de ceai, 20 de livre de carne de porc, 100 de livre de pastramă de vită, 20 de livre de *bacalhau seco* (cod uscat), 2 borcane de miere, 200 de portocale, 6 legături de banane, 120 de galoane de apă, precum și un coș mic cu cartofi dulci și o duzină de trestii de zahăr, în loc de zarzavat. În cutia de medicamente am pus nuci braziliene, piper, scorțișoară: pentru această călătorie nu-mi trebuiau alte medicamente sau condimente, în afară de sarea de bucătărie, pe care ne-o procuraserăm. Pentru cazuri extreme aveam o mușchetă, o carabină – cea care-mi prinsese bine și înainte împreună cu muniția necesară, și trei săbii marinărești.

Lucrurile mai ușoare au fost depozitate la extremitățile bărcii, iar cele grele la mijloc, pe fundul ei, făcând economie de spațiu și dând mai mare stabilitate ambarcațiunii. Peste magazia din partea centrală am prins o podea, deasupra căreia am ridicat un ruf, din pânză tratată, ținută de un cadru de bambus – trei picioare înălțime deasupra punții, de la podea la acoperiș fiind astfel patru picioare – ce ne îngăduia să stăm nestingheriți, lățimea ajungând la douăsprezece picioare.

Astfel aveam în centru o cabină, unde pasagerii mei găseau loc bun de odihnă, acolo și mișcarea navei simțindu-se mai puțin. Dar nici asta nu însemna mare lucru fiindcă, deși era tot ce puteam noi încropi, trebuia să ne împăcăm cu gândul că

aveam să fim scuturați strașnic de valuri.

Am luat măsuri de prevedere în toate privințele, atât cât ne îngăduiau priceperea și mijloacele. Am folosit bambus elastic și ușor ori de câte ori am avut nevoie de prăjini de tot felul, ca, de exemplu, pentru cadrul și proptelele de la cabină, ca vergi pentru vele, precum și pentru balustrade pe marginea punții, echilibrând barca în așa fel încât dacă se răsturna să se pună singură pe chilă dreaptă. Fiecare bucată de bambus era o cameră de aer cu o capacitate de plutire de mai multe livre, iar la bord aveam o mie de bucăți!

Proviziile noastre mai prețioase, mai ales făina, zahărul, cafeaua, erau ermetic închise, așa încât, în eventualitatea că ambarcațiunea s-ar fi răsturnat, nu numai că revenea singură la poziția firească, ci erau salvate și alimentele, așa cum trebuia, iar nouă nu ne rămânea decât să scoatem apa și să readucem barca pe rută, după care puteam călători cât se poate de bine. Dar, după cum se va vedea, am fost cruțați de această încercare.

După ce-am cântărit cu toții multe dintre eventualele primejdii care ne puteau pândi, în mintea lui Garfield mai dăinuia teama de rechini. În timpul călătoriei am prins un exemplar frumos, care avea cinci șiruri de dinți, albi ca mărgăritarul și ascuțiți ca vârfurile de lance. Se spune că unii monștri din aceștia au chiar nouă șiruri de dinți. Navigatorii cu multă experiență susțin că rechinii sunt întotdeauna flămânzi.

Nu pot înțelege deloc cum marinarii se încumetă să facă baie, așa cum se întâmplă adesea, când știu ce pericol cumplit îi pândește. Meseria lor e să înfrunte primejdia, bineînțeles, dar scăldatul e o aventură fără rost, pentru care, uneori, plătesc cu viața. Al doilea secund al unui barc, aflat pe coasta Cubei nu cu mult timp înainte, fusese retezat în două și apoi înfulecat de un rechin monstruos pe care-l stârnise făcând baie sub nasul lui. Curând după aceea, rechinul a fost prins, iar rămășițele bietului om au fost scoase din pântecul bestiei.

Dar să lăsăm rechinii în lumea lor și să ne întoarcem la călătoria cu *Liberdade.*

CAPITOLUL X

Dincolo de bară. Navigând spre Santos.
Remorcați până la Rio de un vapor. La Rio

Curând am descoperit calitățile ambarcațiunii noastre. După ce am navigat mai multe zile prin golf, pentru a ne învinge neîncrederea în noua noastră navă și a mai pune lucrurile la punct, pe 24 iunie am trecut dincolo de bară și am ajuns în larg, în timp ce alte șase nave au rămas în golf, socotind că marea era prea agitată pentru a risca o ieșire. Când am plecat, piloții lor stăteau în dreptul promontoriului și-și făceau cruce văzându-ne și ne strigau că bara fluviului e *crudo.* Dar *Liberdade* și-a urmat drumul, iar echipajul nu a avut motive să regrete.

La vremea asta, vântul dinspre sud-vest sufla cu tăria unui *pampero* moderat, stârnind o hulă puternică dinspre ocean, care se spărgea de bară, cu un vuiet asurzitor, oferind spectacolul măreț al mării dezlănțuite. Însă mica noastră ambarcațiune se strecura printre brizanți ca un pește, mișcându-se firesc, cu ușurință. Niciunul dintre valurile care se înfruntau cu furie prin preajma sa, nici chiar atunci când barca sălta cu prova în aer, nu i-a măturat puntea, nici măcar nu i-a udat-o și, în cele din urmă, nava a ieșit triumfătoare din haosul brizanților. Apoi, umflându-și velele harnice, s-a întins la drum cu vântul din pupâ și a început să zboare mai departe, ca o pasăre.

Îți trebuie curaj și încredere multă ca să înfrunți prima furtună într-o canoe, după ce ani de zile ai navigat numai cu nave mari. Dar, ca să ne întoarcem, am fi avut nevoie de și mai mult curaj decât eram în stare, acum când gândul că vom ajunge acasă pusese stăpânire pe mintea noastră.

Și, în plus, mi-am amintit toate șmecheriile de vechi barcagiu, iar plăcerea de a întreprinde această ispravă m-a câștigat tot mai mult, pe măsură ce mica ambarcațiune se îndrepta spre larg. Echipajul meu, într-un singur glas, spunea: „Mai departe, mai departe!” Hula puternică a Atlanticului de Sud se îndrepta spre coastă și se spărgea în brizanți, care urlau înfiorător atunci când adâncimea scădea sub zece stânjeni, ceea ce ne împiedica să navigăm mai aproape de uscat.

Cel mai sigur pentru noi era să ținem drumul cât mai de parte de țărm, acolo unde valurile, deși mari, păreau regulate și alergau pe sub mica noastră barcă, care, dansând pe fața oceanului, gonea mai departe. La douăzeci și patru de ceasuri după ce trecuserăm bara de la Paranaguá, ajunseserăm în traversul Capului Santos, o etapă de o sută cincizeci de mile!

Când am trecut prin dreptul capului, o rafală de vânt s-a aruncat asupra noastră dintr-un defileu și ne-a făcut velele ferfeniță, pentru ca să ne împingă spre Santos, cu catargele goale. Atunci, din pură întâmplare, am dat peste un prieten, căpitanul Baker, de pe vaporul de pasageri *Finance,* care tocmai se îndrepta spre Rio. Așa se face că a doua zi ne-a fost întinsă o parâmă și am călătorit repede, pe măsura dorințelor noastre, remorcați de puternicul vapor. Soția mea și cel mai tânăr dintre marinari au trecut pe vapor. Victor, rămas în barcă, stătea pregătit cu o bardă în mână să taie parâma de remorcă dacă situația ar fi cerut-o, în vreme ce eu eram la cârmă.

— Fii atent, mi-a strigat Baker, când vaporul a pornit, fii atent să nu-ți trag barca de sub picioare!

— Baker, dă-i drumul, i-am replicat, și fii cu băgare de seamă să nu arunci în aer vaporul ăla al tău, acum că am nevasta și copilul acolo. Și am eu grijă de pachebotul de la capătul ăsta al parâmei.

Baker a forțat vaporul la tréisprezece noduri, dar *Liberdade* a rezistat bine. Parâma de remorcă avea o grosime de un inch și o treime, iar lungimea de nouăzeci de stânjeni. Când vaporul trecea peste o creastă înaltă, lăsând barca de cealaltă parte a valului, la pupă, parâma se întindea ca o coardă. Alteori, parâma slăbea și se afunda moale în adâncitura dintre valuri, în fața piciorului etravei, dar

numai pentru o clipă, pentru că plonjonul vertiginos al vaporului peste următoarea creastă o întindea din nou, brusc, trăgându-ne înainte cu o smucitură zdravănă, cutremurătoare. În astfel de împrejurări trebuia să țin cârma drept, pentru că orice abatere în tribord sau babord ar fi însemnat sfârșitul bărcii *Liberdade,* băgând o drept sub val. Prin urmare, pe mine a căzut pacostea de a sta la cârmă douăzeci de ceasuri – eu fiind cel mai experimentat timonier.

Dar totul s-a desfășurat normal și nu m-am simțit foarte obosit până când Baker nu s-a crezut obligat să arunce ulei în apele tulburi. Curând lucrul acesta a început să mă obosească.

Victor s-a ascuns sub o tendă, cu barda în mână, pregătit să taie parâma (ce fusese legată în așa fel încât să poată ajunge la ea de acolo, din adăpostul lui) într-o clipă dacă, din greșeală, canoea se abătea într-o parte. Fiindu-mi teamă să nu-l prindă moțăiala pe flăcău, „punându-și capul sub aripă" și întinzându-se la un pui de somn, uitând de misiunea lui, îi strigam adesea: „Atenție, Victor!" și, de fiecare dată, acesta se arăta la post, deși se mai plângea, din când în când, că era amețit de mișcarea bărcii.

Cum stăteam la cârmă, aveam mereu parte de câte o baie strașnică, dar mi se părea că mă spală de pucioasa înghițită la atâtea carantine, ceea ce mă încânta. În jurul nostru se ridica un haos de valuri înalte și periculoase, adesea depășind înălțimea copastiei, însă formele curbe, frumos tăiate ale canoei o ajutau să seechilibreze bine și sa treacă mai departe cu toată siguranța. Această goană a fost plină de emoții și satisfacții pentru toată lumea. A dovedit, fără umbră de îndoială, că mica noastră canoe era extraordinară. Remorcajul a constituit un test al calităților sale de navigație.

Din când în când, căpitanul vaporului ordona să se arunce ulei în mare, pentru a ne mai scuti, oarecum, de stropeala valurilor și de bălăceală. În felul acesta însă, la toate necazurile se mai adăuga și gustul uleiului, fiindcă eram la cârmă și o bună parte din ulei zbura spre mine și-mi venea în față. Căpitanul îi spunea unuia dintre ofițerii săi (un bătrân vânător de balene, iar vânătorii de balene, din motive greu de înțeles, nu au prea mare respect pentru cei din marina comercială):

— Domnule Smith!

— Da, domnule! răspundea bătrânul Smith.

— Domnule Smith, mai aruncă niște ulei!

— Da, domnule! răspundea bătrânul vânător de seu, bucuros nevoie mare și, apucându-se de treaba asta plin de entuziasm; în mai puțin de cinci minute din momentul în care-i fusese dat ordinul; eu mă bălăceam în ulei, iar barca era mânjită de la chilă la mărul catargului. Acum e în regulă, raporta Smith.

— Foarte bine, aproba Baker.

Numai mie mi se părea că era exact pe dos. În vremea asta, bătea un vânt din față și nici nu trecuserăm bara de la Rio și înghițisem atâta ulei de să mă vindece de orice tuberculoză, ori cât de gravă. Îl auzisem pe Baker spunând că nu-i pasă prea mult dacă-l îneacă pe Slocum. Dar, atâta vreme cât barca nu se punea pe-o parte, eu eram în siguranță; am ajuns la Rio teafăr și nevătămat, după ce-am avut

parte de cea mai pasionantă goană la bordul unei bărci din toată viața mea. Eu nu mă înduram deloc să tai parâma care ne remorcase atât de bine; știam că nici Baker nu avea să-i dea drumul fiindcă era parâma lui.

La Rio am aflat că îmi puteam schimba autorizația de pescuit cu o alta pentru călătorii mai îndepărtate. Dar acest document trebuia procurat prin cabinetul ministrului Marinei. Mulți oratori isteți s-au oferit să-și folosească influența în favoarea mea, dinaintea importantului oficial pomenit. Dar, după o lună de zile, am descoperit că înaintam la fel de iute ca o galiotă olandeză pe valuri potrivnice, după ce a căzut vântul. Priceputul nostru consul, generalul H. Clay Armstrong, mi-a spus cam care erau dificultățile și mi-a sugerat cum să le înlătur. După aceea m-am apucat să-mi rezolv eu singur treburile, așa cum s-ar fi cuvenit să fac de la început, găsindu-i pe cei de la diferite departamente dornici să mă ajute fără intervenții din afară.

Comandantul Marquis, din marina militară braziliană, m-a recomandat Excelenței Sale ministrul Marinei, „din respect pentru marinarii americani”, și, după ce a apărut și noul document, am văzut că era un *passe especial'* și avea un sigiliu mare cât o farfurie de supă. Apoi, un ofițer al portului m-a prezentat bunului *administrador,* care mi-a mai dat un alt *passe especial* [118] purtând sigiliul Alfándega.

Nu-mi mai rămânea decât să fac rost de un certificat de sănătate, și aveam destule hârtii să-i ajungă și unei nave de război. Rio fiind socotit un loc sănătos, certificatul mi-a fost eliberat cu ușurință, așa că acum aveam tot ce-mi trebuia.

Aici l-am întâlnit și pe ministrul nostru care, printre alte însărcinări, o avea și pe aceea de a veghea, cu ochii în patru, la interesele acestor orfani – navele americane. Sărmanele mele rubedenii!

El mi-a spus:

— Domnule căpitan, dacă *Liberdade* a dumneavoastră se dovedește la fel de trainică ca documentația întocmită (era vorba de hârtiile date de funcționarii brazilieni), atunci o să ajungeți acasă teferi și nevătămați. Ei bine, a mai adăugat el, dacă *Liberdade* ajunge în țară o să devină o mare curiozitate – sugestie pe care am priceput-o cu ușurință – și o sa aveți șanse să o expuneți într-un muzeu.

Era foarte interesant și încurajator ce auzeam după atâția ani de experiență ca proprietar de navă și căpitan. În schimb, prietenii mei brazilieni priveau această călătorie ca pe un fapt împlinit cu succes.

„Avem cea mai mare încredere – se spunea în *Journal Opiz* din Rio – în marinarul american, stăpân pe sine și îndrăzneț și ne așteptăm ca, în scurt timp, să vedem publicat în toate ziarele Lumii Noi și ale Lumii Vechi numele său. Noi de asemenea ne vom bucura de această glorie.” (*„Temos confiança na pericia e sangue frio do audacioso marinheiro americano por isso esperamos que em pouco*

---

[118] Licență specială (portugheză).

tempo veremos o seu nome proclamado por todos os jornais do Velho e Novo Mundo. A nos tambem caberá parte da gloria")

Însoțiți de aceste amabile cuvinte și de altele asemănă toare din partea tuturor prietenilor noștri, am părăsit Rio, ridicând velele în dimineața de 23 iulie 1888.

CAPITOLUL XI

Plecarea din Rio. La ancoră la Cabo Frio.
întâlnire cu o balenă. Comoară scufundată. Învățătorul.
Negustorul. Oamenii cumsecade ai unui sat.
O vizită plăcută

Așa cum am mai spus, în ziua de 23 iulie 1888, am plecat din Rio de Janeiro. Având parte numai de vânturi potrivnice, deși slabe, în ziua aceea n-am ajuns prea departe și, în cele din urmă, la lăsarea serii, am ancorat la douăzeci de mile est de Cabo Frio, în apropierea țărmului. Ne-au legănat talazuri lungi care goneau pe lângă noi ca să-și zdrobească masa imensă de stâncile semețe, producând un măreț fundal sonor. În acel vuiet am dormit toată noaptea. Dar, înainte de a se duce la culcare, lui Garfield îi veni în minte o idee la care nu ne gândiserăm:

— Mama, a strigat el pe când mica noastră arcă sălta în sus și-n jos pe talazurile înalte, rostogolindu-l pe micul marinar dintr-un bord în altul, în adăpostul acela destul de strâmt, în vreme ce îngenunchease pentru rugăciunea de seară. Mama, barca asta nu e destul de înaltă ca să stai să te rogi!

Dar am trecut și peste acest neajuns și, cu vremea, Garfield a învățat cum să se roage și să vegheze în cursul voiajului și, plin de credința că totul va fi bine până la urmă, își punea capul jos seara și dormea somnul odihnitor al creștinului călător pe mare sau pe uscat.

A doua zi în zori eram din nou la drum, luând-o spre est, contra vântului și valurilor potrivnice, ca mai înainte. Noaptea am ținut, la fel, aceeași cale și, în ziua următoare, am dublat Cabo Frio, unde am ancorat la intrarea în port într-un loc bun. Durata călătoriei de la Rio – două zile; distanța – 70 de mile.

Având vântul și mareea împotrivă, am fost nevoiți să așteptăm în afara portului o schimbare favorabilă. În timp ce eram ancorați confortabil în acel loc, s-a arătat

o imensă balenă care s-a învârtit prin jur pentru ca apoi să se bage pe sub canoe, săltându-ne zdravăn și speriindu-ne rău de tot. Tocmai luam prânzul când s-a întâmplat incidentul. Nu mai e nevoie să spun că am terminat masa fără să mai avem nevoie de desert. Animalul acela imens – lung de vreo cincizeci, șaizeci de picioare – părea și mai mare în vreme ce dădea târcoale micii noastre ambarcațiuni. De două ori s-a apropiat atât de mult de mine, în timp ce se învârtea în jurul canoei, încât aș fi putut să-l ating cu vâsla. Coada, care stârnea apa ca o elice de vapor, părea îngrozitor de aproape și de puternică. Și ce gură urâtă avea monstrul! Ne așteptam să fim făcuți zob într-o secundă. Înaintea ochilor mi-a apărut foarte vie imaginea marii baleniere *Essex*[119]. Am crezut că voiajul cu *Liberdade* era pe cale să se încheie și mă uitam în jur să văd niște bucăți de bambus pe care să-mi salvez nevasta și restul familiei. Dar, chiar atunci, spre marea ușurare a noastră, a tuturor, leviatanul s-a îndepărtat, fără să ne pricinuiască niciun rău, părând satisfăcut de constatarea că nu aveam niciun Iona la bord.

În cursul acestui incident am pierdut ancora și ne-am ales cu niște mici stricăciuni la chilă, fără alte necazuri. Dar chiar și acestea, m-am gândit eu mai apoi, fuseseră făcute nu cu intenția dea ne pricinui vreun rău, ci numai așa, în joacă. Se zice că „un rechin e în stare să priceapă o glumă și s-o guste", dar când e vorba de înghițit o glumă colosală, balena nu are egal. Dacă asta nu e decât o mostră de început a aventurilor noastre, meditam eu. Atunci până la sfârșitul călătoriei o să avem parte de altele cu vârf și îndesat. Nu mă gândisem nici odată la o astfel de vizită. Sancho Panza spune: „Nu se știe de unde sare iepurele." Iar în cazul nostru fusese vorba de ditamai balena!

După ce ne-am mai tras sufletul și părul ridicat măciucă în creștet și-a revenit la normal, am săltat velele și ne-am strecurat prin partea de sub vânt a capului, până când dinaintea noastră s-a deschis un golf mic, cu un nisip foarte ademenitor, la vreo trei mile nord-vest de locul unde ne pier-duserăm ancora în cursul memorabilei întâlniri cu balena.

Îndată am legat de cablu ancora de rezervă, ne-am apropiat de țărm și ne-am oprit lângă o stâncă, de unde începea o cărare bine bătătorită ce ducea spre un mic sat de pescari, aflat la vreo milă mai departe. Lăsând barca să se rotească încet spre o zonă de stânci destul de abrupte, am sărit la țărm cu o parâmă în mână

---

[119] În 1820, baleniera Essex a fost atacată și scufundată de un cetaceu în cursul unei expediții de vânătoare în extremul sud al Pacificului, la aproximativ două mii de mile marine de coasta Americii de Sud. Cei douăzeci de membri ai echipajului s-au refugiat în singurele trei bărci rămase întregi, cu foarte puțină apă și mâncare salvate. Au navigat nouăzeci și cinci de zile. Au fost salvați doar opt oameni care recurseseră la canibalism pentru a supraviețui. Această tragedie a fost cea care l-a inspirat pe Herman Melville să scrie Moby Dick.

și am legat-o de un bolovan aflat din colo de linia fluxului. Apoi, cățărându-ne pe stânci, ne-am îndreptat spre sat, unde, mai întâi, am încropit o ancoră de rezervă, din trei pari și un bolovan, care corespundea destul de bine scopului.

Văzând dintr-o ochire că suntem străini, sătenii au venit în întâmpinarea noastră imediat și ne-au îmbiat spre casele lor, pentru a ne bucura de toată ospitalitatea, după obiceiul locului. În sat mai era și un canadian, domnul Newkirk, care, după cum am aflat, atunci când marea era liniștită, se ocupa cu recuperarea tezaurului scufundat în apropierea capului odată cu nava de război britanică *Thetis,* care naufragiase acolo în 1830. O comoară de mai multe milioane, în monezi de argint și lingouri de aur, expediată din Peru spre Anglia, se scufundase în acest golf, căruia i se dăduse numele navei ce transportase tezaurul și sfârșise în acel loc, pe țărmul de vest, aproape de capul promontoriului.

Și nouă ne-au fost donate câteva monezi, pentru a le păstra ca amintire a plăcutei vizite făcute acolo. Am descoperit că domnul Newkirk era un geniu al hoinărelii și încă unul foarte sprinten. În țară sa fusese învățător, cândva căpitan pe o goeletă de pe lacuri, practicase medicina, mai și predicase, bănuiesc eu, și nici nu mai știu câte alte lucruri mai făcuse. Încercase de toate pentru a-și agonisi traiul, dar nu izbutise să se căpătuiască, de parcă ar fi fost o moară care nu făcea de cât să macine în gol.

— Treburile au mers din ce în ce mai rău, încât, în cele din urmă, ca să mă mențin pe linia de plutire, am fost nevoit să mă bag cu capul sub apă, povestea canadianul.

Și ajunsese om bogat, dacă e să ne luăm după tot aurul adus de el cu barca la mal. Acest om, încercat de atâtea aventuri, gândea ca un adolescent. Nimeni nu-i spusese că, între timp, îmbătrânise. Vorbea despre dorința lui de a merge în Canada, îndată ce avea să încheie recuperarea aurului „ca s-o văd pe scumpa mea măicuță", care, fiindcă veni vorba, avea șaptezeci și patru de ani pe când plecase el de-acasă, cu douăzeci de ani în urmă. Și tot vreo două decenii trecuseră de când primise ultimele vești de la ea. Era „cel mai mic dintr-o familie de optsprezece copii, dintre care toți trăiesc", povestea el.

— Ieri însă a fost cât pe ce să rămână cu unu mai puțin: am crezut că o balenă are să-mi înghită barca, clopotul de scufundare, echipajul, banii și toate celelalte, în momentul în ca re s-a îndreptat spre noi cu gura căscată. Totuși, trăgând tare la rame, am reușit s-o păcălim și s-o lăsăm fără prânz, dacă după așa ceva umbla, iar credința mea e că asta avea în minte. Și, în ciuda ei, iată-mă-s teafăr și nevătămat!

Ar fi putut adăuga:

— Om bogat la urma urmei.

După ce i-am ascultat povestea, i-am relatat și eu în portugheză pățania din aceeași zi și, probabil cu aceeași balenă, pentru că monstrul, după incidentul cu noi, se îndreptase în direcția bărcii sale. Marea fost mirarea ascultătorilor, iar când au mai aflat și de intenția noastră de a călători până în *America do Norte* și-au făcut cruce și l-au implorat pe Dumnezeu să se îndure de noi.

— America asta de Nord e lângă New York? a întrebat negustorul satului, care era stăpânul tuturor bărcilor și plaselor de pescuit din partea locului.

— Cum? Păi America e chiar în New York! i-a replicat fostul învățător.

— Așa m-am gândit și eu! a făcut mulțumit de sine negustorul.

Fără îndoială că omul îi credea cam nătărăi pe unii dintre noi sau neciopliți ori poate ambele și, în ciuda bunelor maniere, am fost nevoit să zâmbesc mutrei convinse a canadianului.

— De ce nu i-ai răspuns ca lumea individului? I-am întrebat pe fostul învățător.

— I-am răspuns, cum să nu, pe măsura prostiei lui! mi-a spus el. Dacă i-aș fi corectat bruma de geografie, de care ori cum habar n-are, înaintea acestor simpli pescari nevoiași, individul nu m-ar fi iertat prea curând. Iar în ce-i privește pe ceilalți, chiar dacă ar fi aflat cum stau, de fapt, treburile, tot nu i-ar fi ajutat în vreun fel.

Trebuie să spun că, în locul acesta izolat, nu există nici urmă de școală și, în afara puținelor cunoștințe dobândite de la cateheza de la biserică și din număratul mătăniilor, oamenii de aici erau cei mai inocenți dintre toți cei întâlniți de mine în lumea asta mare. Dar se pare că știau totul despre Rai și erau, fără îndoială, fericiți.

După această mică discuție prietenească, ni s-a adus cafea, am vorbit despre posibilitățile călătoriei cu *Liberdade, am* fost prevenit împotriva pericolelor reprezentate de balenele ce hălăduiesc în mare număr de-a lungul coastei și sunt foarte rele în această perioadă a anului, pentru că au pui de apărat.

Adesea, pe când eram noaptea la timonă, încercam o senzație ciudată când liniștea apăsătoare din jur era tulburată brusc de acești leviatani care izbucneau la suprafața mării făcând un zgomot puternic, asemănător vuietului valurilor gi ganticece se sparg neliniștitor de aproape, și îmi aduceam aminte de pățania de la Cabo Frio. Sunt sigur că cei din echipajul meu încercau și ei același sentiment de teamă în fața acestei primejdii, deși închipuite. Îmi vine în minte una din tre nopți, întunecată și cețoasă, când Victor m-a strigat tul burat, spunându-mi că în fața navei apăruse ceva groaznic, care se apropiase iute și-l speriase. S-a dovedit a fi o balenă, care biciuia marea cu trupul ei uriaș, dintr-un motiv pe care doar vag îl intuiam, stârnind valuri în toate direcțiile, încât eram încurcat și nu știam în ce parte s-o cârmesc ca să scap de ea. După saltul pe care-l făcuse, am crezut, mai întâi, că se pornise o luptă, așa cum urmărisem una de pe puntea lui *Aquidneck,* nu departe de locurile astea. Am schimbat direcția de îndată ce ne am putut dumiri în ce parte s-o luăm ca să evităm, de era posibil, toate aceste ființe care tulbură pacea mării. Aveam de gând, mai ales, să ne ferim din calea furiosului pește-cu-spadă, de care-mi era teamă să nu dea târcoale prin împrejurimi și să nimerească orbește peste noi. Pentru că știam că, uneori, acesta poate străpunge cu spada sa formidabilă chiar o navă zdravănă, trebuie să mărturisesc că și mie mi se cam muiaseră picioarele, iar cei câțiva din cartul liber, ce se odihneau, nu se prea simțeau în apele lor și nu puteau dormi. Își tot închipuiau cum o astfel de spadă putea străpunge mica noastră ambarcațiune de la chilă la punte. Nave mari ajunseseră în port luând apă din cauza găurilor provocate de loviturile de spadă. Dar cel mai tare mă temeam de eventualitatea mult mai îngrozitoare ca nu cumva

să fie străpuns și unul dintre noi. Odată, un pește-cu-spadă a pătruns cu arma lui prin bordaj, prin lemnul zdravăn al coastelor și prin puntea groasă a unei baleniere. Spada i-a rămas înfiptă acolo, ca un dop neprețuit, care a fost descoperit abia când nava și-a descărcat marfa la New Bedford. Vârful armei a fost găsit în butoiul din cală pe care-l străpunsese.

CAPITOLUL XII

Plecarea de la Cabo Frio. Dublând Cabo de São Tomé.
Valuri înalte și curenți puternici. În zona alizeelor.
Recife periculoase. Intrarea pe neașteptate în port, într-o noapte întunecoasă,
În plină furtună. La Caravelas.
Vreme frumoasă. O furtună. Portul São Paulo.
Băștinași parșivi. Navigând spre Bahia

Pe 30 iulie, dimineața devreme, după o plăcuta vizită pe promontoriu, am pornit spre nord, nu însă înainte de a face rost de câteva cochilii de scoici, care aveau să fie păstrate alături cu relicvele de pe *Thetis,* în amintirea unei vizite deose bit de plăcute pe țărmul ospitalier al Cabo Frio.

După ce am dublat Cabo Frio, unul dintre promontoriile mari din cursul călătoriei noastre, și după ce am verificat temeinic calitățile micii noastre ambarcațiuni, așa cum am mai spus, văzând noi totodată că nu avem a ne teme de mărunte le viețuitoare ale mării (deși unuia dintre monștrii săi numai puțin i-a lipsit ca să ne răstoarne), navigam cu încredere mai mare decât oricând, dar și cu mare atenție la orice lucru ciudat care ar fi putut apărea.

Un vânt dinspre Polul Sud ne-a purtat grabnic înainte, cu vele reduse, către alizeele mai blânde ale tropicelor, însă, pe la miezul nopții, s-a rotit spre est și ne-a împins mult către țărm. Atunci a răsunat pe punte: „Atenție, cartul babord!

Toată lumea pe punte, liber la terțarole!" Ca să dublăm Cabo de São Tomé, trebuia să forțăm cu toată velatura și să trecem peste bancuri unde marea fierbea, mânați de un curent prielnic. După douăzeci și patru de ceasuri de la plecarea noas tră de la Cabo Frio, Crucea Sudului a coborât la orizont cu trei grade – o sută optzeci de mile.

Aproape ștergând capul, barca gonea aruncându-și uneori prova în înalturi, alteori afundându-se în văile adânci dintre valuri. Curând am văzut cum farul de la Cabo de São Tomé se pierde dincolo de orizont; navigam frumos cu velele umflate.

A doua zi, vântul s-a stabilizat, transformându-se în acele regulate alizee de sud-est, iar canoea noastră de cedru alerga mai departe, peste valurile prietenoase, care ne îndemnau spre casă, aplecându-și crestele mereu înainte. Pentru urechile mele, plescăitul valurilor în bordurile navei, șopotul lor în timp ce

goneau pe suprafața subțire de cedru – granița dintre echipaj și eternitate constituia o muzică tulburătoare. În vremea asta sporea în mine încrederea în ambarcațiunea ca re ne purta spre țară.

Iar când am ajuns în apropierea recifelor de corali, într-o noapte întunecată, cât de singuratice ni s-au părut acestea, în vreme ce ascultam muzica înfiorătoare a valurilor ce se spărgeau cu vuiet neîntrerupt! Nu se zărea nici țipenie de ființă în preajmă, doar dunga luminoasă lăsată de vreun rechin flămând ne avertiza că avem tovarăși nedoriți de drum în siajul nostru, făcând să ni se pară locurile și mai mohorâte.

Într-una din seri, am căutat adăpost în partea de sub vânt a unui întins recif numit Paredes (Zidurile) și, în întunericul ace la, n-am văzut deloc brizanții, deși se spărgeau nu departe de noi. Altădată, într-o noapte cu furtună, la fel de întunecată, pe când forțam velele pentru a ne îndepărta de marginea de sub vânt, ne am trezit, deodată, într-o apă liniștită, unde am și aruncat ancora și am strâns velele, rămânând în rada fermecată până la ziuă. Abia atunci am văzut că nimeriserăm, de fapt, într-un labirint foarte periculos de recife, de care se spărgeau valuri uriașe din toate părțile, cât cuprindeai cu ochii, în afară de o mică intrare, cea prin care nimeriserăm noi, din pură întâmplare, în seara de dinainte. Poziția acestui viitor port este: 16 grade, 48 de minute latitudine sudică și 39 de grade, 30 de minute longitudine vestică. Am numit locul Portul Liberdade.

Apoi, dinaintea noastră au apărut primejdioasele recife Abrohles și satul Caravelas în spatele lor, unde, când am început să ne luăm provizii, am descoperit că o găină costa o mie de *réis,* o legătură de banane – patru sute, în schimb o duzină de chitre făcea douăzeci de *réis,* adică un cent. Prin preajmă se aflau aruncate, la nimereală, o mulțime de scule pentru vânătoarea de balene, iar pe țărm zăcea leșul unui cetaceu ucis cu nouă zile înainte. Rezemat de o barcă bine întreținută am zărit un pescar încărunțit. Și omul, și barca păreau niște relic ve din New Bedford, lucrând acum pe alte meleaguri, dar în vechea lor branșă. Omul era cu picioarele goale și îmbrăcat subțirel, așa cum e firesc în asemenea climat. Dar, după felul în care purta puținele țoale, precum și după imensa pălărie de pai (prânzul măgarului) pe care o ținea după obiceiul matelotului, am recunoscut de îndată, de la primul semn de salut, pescarul și marinarul.

— *Filho do mar do norte americano,* mi-a spus, în loc de prezentare, un băștinaș amabil, ce se afla în apropiere, arătându-mi cu degetul spre „fiul mării din nordul american”, imediat ce i-a ajuns la urechi că și noi suntem de prin acele părți.

Am încercat să aflu de la bătrânul marinar cum se întâmplase de eșuase într-un loc atât de ciudat. Poate că fusese aruncat pe acolo de vreo balenă. Totuși, așa cum am auzit, s-a întâmplat tocmai invers.

Am căutat un loc unde să rămânem și în care să nu bată vântul dinspre balena moartă – probabil tocmai cea care-l adusese pe „bătrânul om al mării” pe aceste meleaguri –, apoi am lăsat ancora pentru noapte, am ridicat un felinar în arboradă și ne-am culcat. A doua zi de dimineață, satul era animat încă din zori. Se puneau pirogi la apă, iar hărmălaia provocată de ghiondere, vâsle, cutii cu momeală și o

groază de alte lucruri pregătite pentru expediția zilnică, aruncate în grabă în fiecare barcă, revenea ca ecou, dinspre perdeaua de palmieri înalți.

Ne era întoarsă, astfel, muzica vieții neobosite a localnicilor și pricepeam că venise vremea să ridicăm și noi ancora și să pornim la drum. Am dat ascultare acestei muzici înviorătoare, ne-am grăbit să ridicăm velele și, curând, eram ieșiți din port.

Apoi, odată cu zorii, lunecând de-a lungul țărmului, la mică distanță, velele noastre au fost umflate de o briză dinspre uscat, purtând spre noi mireasma pădurii tropicale și glasurile unei mulțimi de cântăreți. Am navigat cu sufletul cuprins de o mare fericire, netemându-ne de nicio primejdie dinspre par tea mării, fiindcă acum chiar nu exista nicio amenințare dintr-acolo.

Și am mers mai departe prin această centură de vânturi moderate, împinși de brizele alternative de uscat și de mare, apropiindu-ne tot mai mult de zona puternicelor alizee, care ating uneori măreția furtunii. Și n-a fost de mirare că, după zile întregi de navigație pe vreme frumoasă, am avut de întâmpinat o furtună, care s-a întâmplat să ne împingă în ancorajul mediocru de la São Paulo[120], la treizeci de mile de Bahia, unde am rămas la adăpost vreme de două zile.

Durata călătoriei: trei zile de la Caravelas. Distanța parcursă: 270 de mile.

Câțiva pescari hoinăreau prin partea locului, trăind, din câte vedeam, într-o sărăcie lucie, irosindu-și timpul într-o permanentă veghe: când așteptau să vină refluxul, de era flux, când să vină fluxul, de era reflux, ca să-și dea pirogile la apă sau să le aducă pește în plasele lor fixe. Și părea că asta era sin gura lor preocupare în viață, în vreme ce casele, cu acoperișuri nenorocite, din paie, cu pereții de pe care lutul căzuse de atât de mult timp că nu mai știa nimeni de când, lăsând să se vadă trestia, stăteau rânjite șiruri-șiruri, ca niște simboluri menite să ne aducă aminte că suntem muritori.

În acest São Paulo am găsit de toate, numai sfinți nu. Străinii ar trebui să evite locurile astea nenorocite, să se oprească doar dacă sunt împinși într-acolo de nevoia de a afla un adăpost, cum a fost cazul nostru, siliți fiind de vreme. De îndată ce vântul s-a mai potolit am și plecat, fiind amenințați de o bandă de nenorociți, pe jumătate beți, care s-au suit cu forța la bord, îmbrâncindu-se unii pe alții și sporovăind într-un dialect pe care, din întâmplare, îl pricepeam. Am reușit să scap de ei, folosindu-mă de portugheza mea stâlcită. De în dată ce i-am văzut plecați, mi-am dat seama că va trebui să-i țin la distanță. N-am greșit când mi-am închipuit că aveau să se întoarcă și să încerce să se urce din nou la bord, lucru pe care l-au făcut ia scurtă vreme. Hotărârea mea de a-i ține la distanță era de neclintit. De data asta le-am comunicat, în propriul lor dialect, că eram bine înarmat. În cele din urmă, și-au apucat vâslele și s-au întors la țărm. În noaptea aceea am făcut de veghe cu

---

[120] Autorul se referă probabil la Morro de São Paulo, localitate aflată în vecinătatea Salvadorului, capitala statului brazilian Bahia.

grijă, iar a doua zi, în zori, pe 12 august, am ieșit în larg, având de înfruntat o hulă puternică, pe care însă o cunoșteam destul de bine și în care puteam avea mai multă încredere decât în acel port, unde eram pândiți de localnici parșivi.

În aceeași zi, destul de devreme, am ajuns la Bahia dos Todos os Santos (Golful Tuturor Sfinților), port fermecător, înconjurat de un ținut bogat.

În Bahia[121] am întâlnit o mulțime de prieteni și oameni de treabă. Și nu printre cele mai puțin interesante priveliști e cea a tinerelor negrese, cu un fizic minunat, pe care le poți vedea prin piețe și pe străzi, cu un coș de fructe sau cu un ulcior cu apă pe creștetul capului, sarcină pe care o țin cu ușurință și eleganță în echilibru, în vreme ce lunecă ușor, cu acea ținută despre care s-ar putea spune că le aparține numai lor.

CAPITOLUL XIII

În Bahia. Meditații asupra descoperitorilor. Caraibii

În Bahia ne-am aprovizionat din nou cu multe dintre cele necesare, am reparat chila, care avusese de suferit de pe urma întâlnirii cu balena de la Cabo Frio, după cum am văzut când am scos canoea pe uscat. Am pus și o talpă metalică pe chilă pentru folosul tuturor monștrilor marini care aveau chef să-și scarpine spinarea de ambarcațiunea noastră.

Printre numeroșii prieteni întâlniți în Bahia, s-au numărat și căpitanul Boyd și familia lui de pe barcul *U.W. Palmer.*

Aveam să-i reîntâlnim pe cei din familia Boyd și pe *Palmer* în cursul voiajului. Erau negustori cu veche experiență pe rute le Americii de Sud, așa că în acest port aveau o mulțime de amici, care s-au străduit să ne facă șederea cât mai plăcută.

Micuțul lor băiețel Rupert a fost foarte încântat de *Riberdade,* cum îi spunea el bărcii noastre și a venit de multe ori să ne vadă. Chiar și funcționarii portului s-au arătat foarte interesați de călătoria noastră și urcau adesea la bord. Nimeni nu ne-a tratat cu mai multă bunăvoință decât ei.

Venerabilul *administrador* a ținut să ne întâmpine în mod special la sosirea în port, iar la plecare a avut numai cuvinte amabile pentru noi, pe care le-a însoțit cu un cadou destinat soției mele – o minunată floare albă și rară, la care am ținut nespus de mult, pentru că venea din partea unui adevărat gentleman. Câțiva dintre cei mai fervenți militanți antisclavagiști aflați prin port au ținut să ne ofere un ospăț epicurean în semn de omagiere a numelui pe care îl dădusem bărcii pentru că fusese lansată la apă pe 13 mai, ziua din care fiecare ființă omenească din Brazilia

---

[121] Autorul folosește numele statului brazilian Bahia în locul orașului-port Salvador.

a putut spune: „De-acum am doar un singur stăpân!” Am refuzat onoarea acestui banchet pentru că aveam mult de lucru la asigurarea protecției bărcii împotriva ravagiilor pe care le puteau provoca viermii din mă rile prin care urma să trecem. Îmi erau vii în minte necazurile întâmpinate din cauza lor și din alte motive de unul dintre iluștrii mei predecesori, în cursul călătoriei sale prin Marea Caraibilor. Să ne amintim că pe Columb l-a apucat guta în vreme ce nava lui era găurită de viermi și atât nava, cât și amiralul zăceau eșuați, în mijlocul sălbaticilor amenințători, la cheremul unei bande de concetățeni nelegiuiți, nu mai puțin periculoși decât cei mai răi canibali. Era într-o situație într-adevăr critică. Prima dintre nenorociri constituia urmarea unei vieți mult prea îmbelșugate; împotriva acestei primejdii se pare că eu eram apărat. Cealaltă se datora nepăsării oamenilor lui, care nu s-au îngrijit de navă așa cum trebuie s-o facă un marinar. Iar eu nu aveam a mă teme nici în fața acestei ultime primejdii. Puturoși și nelegiuiți, oamenii acelui echipaj corupt, au profitat sub pavăza religiei de simțămintele pioase ale bunului amiral, convingându-l, de fiecare dată când ajungeau la țărm, să țină o liturghie, în loc să curețe carena navei de vegetație. Și astfel, prin intrigi mărunte și neglijențe grave, ei au adus dezastrul și durerea asupra conducătorului lor și haos în propria lor minte. Nu era de așteptat ca simțămintele lor religioase, de altfel superficiale, să țină moluștele teredo departe de fundul navei, așa că lemnul ei a fost ciuruit și ne norocirea s-a abătut asupra lor, a tuturor. Sărmanul Columb!

De și-ar fi luat tovarăși de călătorie doar pe fiul său Diego și pe nobilul său frate Bartholomeo și ar fi navigat numai cu ei, fără să uite sprijinul pe care i l-a dat o femeie cumsecade,

America ar fi fost descoperită fără să se stârnească toate acele sfâșietoare și înspăimântătoare istorii de spaimă și fără ne norocirile zguduitoare care au urmat alegerii membrilor echipajului. Pe nava lui nu erau mai puțini oameni decât pe *Liberdade,* care avea să navigheze secole mai târziu, pe aceleași ape, printre multe dintre insulele vizitate de celebrul descoperitor, dar fără necazuri de vreun fel, fără epidemie la bord sau nemulțumiri. Aș zice că dețineam un foarte mare avantaj asupra lui Columb, nu numai pentru că beneficiam de datele strânse în secolele de după el, ci, mai ales, datorită faptului că aveam un echipaj devotat, ce nu cârtea și nu era dezbinat, navigând în bună înțelegere în aceeași barcă.

Când ajungi să călătorești prin locurile care au constituit cea dintâi scenă a Lumii Noi, te lași furat de o stare meditativă. Pentru noi, cei care făceam această călătorie într-o canoe și ne lăsam cu plăcere în voia amintirilor, era deosebit de tulburătoare experiența stranie a navigatorilor de odinioară.

Navigând printre insule veșnic îmbrăcate în verdeață, aceleași pe care Columb le-a închipuit cu minunata sa putere de a anticipa și la care venerabilul Las Casas s-a uitat cu pioasă uimire, ochiul minții ne-a adus în apropierea vechilor descoperitori. Și, în vreme ce mergeam de-a lungul țărmului, imaginația noastră a început să fie adânc stăpânită de ideea că dintr-o clipă în alta aveam să întâlnim, dincolo de vreun cap, navele lor. În jur exista tot ceea ce te poate încânta și te face să visezi: aceeași atmosferă îmbălsămată și adormitoare, în care Juan Ponce de

Leon[122] ar fi fost bucuros să zăbovească, îngropându-și acolo tinerețea, murind însă repede căci viața din acel climat se primenește iute. Ca să trăiești mult în acest mediu trebuie să te supui legilor firii. Asta au descoperit-o zdravănul Juan și milioane de alți oameni de atunci încoace și așa va fi mereu.

Totul dăinuia la fel și acum, stând mărturie pentru vremurile de altădată, totul, în afară de primii stăpâni ai acestor lo curi. Sărmanii caraibi, împreună cu focurile lor de tabără cu tot, s-au stins de mulți, mulți ani. Și nimeni nu poate citi fără să se înduioșeze despre torturile pline de cruzime la care au fost supuși oamenii insulelor – așa sălbatici cum erau – până când a dispărut cu totul seminția lor. Nimeni nu poate să nu simtă o undă de regret în fața acestei neplăcute pagini din istoria glorioasă a civilizației.

CAPITOLUL XIV

Din Bahia în Pernambuco. Întâlnire pe mare cu nava *Finance.* În Pernambuco. Dublând Cabo de São Roque. O furtună. Brizanți. Drumul până în Insula Barbados. Pești zburători nimeresc pe punte. Rămași fără catarge. Sosirea în Golful Carlisle

Din Bahia în Pernambuco, drumul nostru trecea de-a lungul acelei părți a coastei braziliene unde bat în permanență alizeele. Nimic neobișnuit nu ne-a tulburat liniștea și nu ne-a făcut să ne abatem de la drum. Zi și noapte am navigat, așa cum făcuserăm de la început.

Pe mare, eu și Victor făceam de cart unul după altul, cam câte patru ceasuri fiecare. Pe timp frumos, noaptea, cel mai greu era să-ți învingi starea copleșitoare de somnolență ce te cuprindea atunci când erai silit să nu-ți iei ochii de la busola care oscila continuu. Chiar și ziua, mișcarea asta te făcea să moțăi. Curând ne am dat seama că trebuia să punem la punct un sistem de semnale pentru a stabili legătura între timonă și omul de la provă. Am rezolvat problema instalând o parâmă sau cablu de la unul la celălalt și comunicam prin numărul de smucituri. Trei trageri, de exemplu, însemnau „Scoală!”, iar una drept răspuns: „Da, domnule, sunt treaz; ce trebuie să fac?” O altă smucitură completa: „Patru duble!” etc. Însă trei smucituri scurte însemnau: „Dă-i drumul și redu velele!”

---

[122] Juan Ponce de Leon (1474 – 152»), conchistador spaniol și cel dintâi guvernator al Puerto Rico.

Când se culca, Victor își lega parâma de braț sau de picior, după cum ne-am înțeles, așa încât, dacă trăgeam de ea, eram sigur că-l sculam sau îl scoteam, fără prea multă politețe, din culcușul lui. Totuși, o dată, cablul de legătură nu și-a împlinit menirea. Drept răspuns la semnalul meu, m-am trezit că la capătul parâmei apare o gheată. Ajunsese atât de ușor la mi ne, încât am bănuit că la mijloc trebuia să fi fost un truc. Era, evident, o șmecherie premeditată, pentru a câștiga o clipă de somn în plus. O înșelătorie în dauna omului de la timonă!

Telegraful acesta avea și un semnal pentru „pește zburător la bord”. Această adevărată mană a mării urma să fie dusă la *cuisine,* atunci când se nimerea pe punte, ceea ce se petrecea adesea, fiind întotdeauna primită cu căldură.

Cartul liber niciodată nu a fost chemat să manevreze vele.

În ce mă privește, n-a fost nevoie să fiu pus în alertă, pentru că gândurile privind călătoria și încheierea ei cu bine mă făceau să fiu totdeauna în stare de veghe. Pot spune, cu toată tăria, că în cursul acestei călătorii nu mi s-a întâmplat niciodată să dorm atât de adânc, încât să uit unde mă aflam, iar atunci când mă prindea moțăiala nu visam decât canoea și călătoria pe care o făceam.

Când ne aflam pe mare, cuvintele de ordine erau „Dați-i bă taie, dați-i bătaie!”, dar, când ajungeam într-un port, ne îngăduiam să lăsăm deoparte grijile, să ne odihnim și să ne bucurăm de viață din plin, ca să ne ajungă și pe drum, ca să zic așa, după ce ridicam din nou velele. Deși se mai întâmpla să se frângă un catarg, asta nu era motiv de îngrijorare, fiindcă aproape în orice moment puteam repara și ridica un alt greement pentru canoea noastră. În cea de-a treia zi de la plecarea din Bahia s-a făcut vreme frumoasă. Vreo câțiva pești zburători au încercat în van să se salte de pe fața mării, nereușind nici măcar să atragă atenția pescărușilor, care stăteau cu aripile strânse și pândeau lacomi adâncurile netulburate. Iar *Liberdade,* deși s-a străduit cât a putut ca să-și croiască drum prin acest calm, obișnuit pe aici, nu a înaintat prea mult. Un pește frumos se tot juca în siajul ambarcațiunii până când, îmboldit de o nefericită lăcomie de muște, s-a trezit în cocpit, agățat de un cârlig, iar de acolo într-o tigaie, unde mai aterizaseră mulți alții înaintea lui. Micul dejun a fost dat gata devreme, apoi s-a întâmplat un lucru minunat: „întâlnirea navelor”.

Abia când nopți și zile-ntregi
Ai rătăcit mâhnit pe mare
Ai să te bucuri, să-nțelegi
Ce-nseamnă: „Pânză-n depărtare!”
Ochii sticlesc. De pe catarg
Se-aude strigăt: „Pânză-n larg!”
Și drept răspuns primim solie:
„O pânză-n larg!“ Ce bucurie!
Vele mascăm, tragem aproape.
De-ai noștri dragi vorbim pe rând.
Dar ne desprindem prea curând

Ca să pornim din nou pe ape.

Departe, spre orizontul senin, se putea vedea o navă, care s-a dovedit mai apoi a fi credincioasa noastră prietenă *Finance,* aflată în drum spre Brazilia și care se îndrepta oarecum spre noi. Am schimbat imediat cursul, pentru a-i tăia calea. Cu rând s-a înălțat tot mai mult din ape, scoțându-și la iveală coca, cu liniile ei de o frumusețe cu totul aparte, în vreme ce deasupra flutura steagul american. Cei de la bordul navei mari au zărit și ei mica noastră ambarcațiune și ne-au dat semnal cu sirena, al cărei glas adânc a răsunat pe deasupra valurilor spunându-ne că am fost recunoscuți. Au mai trecut câteva minute și motoarele s-au oprit, după care s-a auzit chemarea îngrijorată:

— Aveți nevoie de ajutor?

Iar răspunsul nostru – „Nu!" – a stârnit urale pe punțile vaporului, în vreme ce *Liberdade* se înclina, făcând reverențe dinaintea vechii ei prietene, navă de clasă mult mai mare.

În timpul acesta, aducându-și aminte ce-și dorește mai mult și mai mult un marinar, căpitanul Baker dădu ordin să ni se coboare, cu o parâmă, un butoi cu cartofi proaspeți, din țară.

Aceștia sosiră de îndată în canoe cu o bufnitură, făcând o să intre cu încă câțiva inchi în apă. Ni s-au mai dat și alte provizii, câteva cărți și niște ziare mai recente. J. Aspinwill Hodge, doctor în teologie, pornit într-un tur de inspecție în Brazilia, trimis fiind de Misiunea Presbiteriană, se afla și el pe punte, cu aparatul de fotografiat și a făcut o poză excelentă a bărcii. (Am avut plăcerea de a-l reîntâlni pe acest domn în timpul vizitei în Barbados, apoi la New London și, în cele din urmă, i-am ascultat, la Newport, conferința asupra călătoriei întreprinse de el și tot acolo mi-a arătat, pe un perete, fotografia canoei *Liberdade,* făcută în larg, pe ocean.)

Unul dintre pasageri ne-a trimis o sticlă de vin, pe eticheta căreia era scris numele unui vechi prieten, un negustor din Rio.

Am închinat acel vin în sănătatea domnului Gudgeon și a tuturor tovarășilor săi de călătorie. Ne-a mai rămas ceva pentru a închina și în sănătatea căpitanului și a echipajului vaporului.

N-am avut timp să vorbim cine știe ce, așa că nici prea multe complimente nu ne-am putut face. N-am avut timp nici pentru a cerceta filele mari din bordajul vaporului, ce inspirau în credere în temeinicia construcției făcute de americani… Sirena navei ne-a spus la revedere, după care, uriașa ambarcațiune a pornit cu măreție mai departe și curând a dispărut dincolo de orizont. Iar mica noastră ambarcațiune, cu murele în tribord, a început să navigheze spre casă, mângâiată de această întâl nire prietenească și parcă totuși umbrită de un sentiment de

singurătate. La două zile de la eveniment am ajuns în portul Pernambuco[123].

Având norocul unor alizee puternice din pupă, care se ridicaseră încă de cu seară, însoțite de valuri de hulă prelungi, barca noastră a dublat cu bine promontoriul dintre recifele marcate cu far și baliza vopsită. Brizanții care se spărgeau de recif ne-au stropit, udându-ne numai bine velele, care au for mat astfel o suprafață perfectă când am fost nevoiți să strângem mai mult vântul. Canalul care ducea spre port nu-mi era necunoscut, așa că am navigat cu încredere de-a lungul adăpostului oferit de acel minunat zid ridicat de viermii mării, cărora Pernambuco ie rămâne îndatorat pentru excelentul său port. Acest zid se întinde și mai departe de-a lungul țărmului, protejând Brazilia de asaltul talazurilor.

La ora 8 p.m., am ancorat într-o dană bine adăpostită, lângă Alfándega și, a doua zi dimineață, devreme, am primit vizita politicoșilor ofițeri ai portului.

Timpul scurs de la plecarea din Bahia – cinci zile; distanța parcursă – 390 de mile.

Pernambuco, principalul oraș al bogatei provincii cu același nume, e un loc prosper, de unde pornesc nave cu prețioase încărcături, mai ales cu zahăr și bumbac. Aici, pe vremuri, urca sem la bord încărcături de valoare. L-am întâlnit și de data asta pe vechiul meu antreprenor, numai că *Liberdade* nu-i putea transporta mărfurile. Cu toate astea o escapadă în livada lui și niște fructe i-au mai refăcut pe cei din echipajul meu și i-au pregătit pentru următoarea etapă a călătoriei, către Insula Barbados; distanța a fost parcursă foarte repede.

Din Pernambuco am avut parte de un curent favorabil, puternic, uneori cu valuri de travers, care ne-au măturat puntea destul de rău. Dar curentul acela iute, trecându-ne prin toate dificultățile, a compensat cu vârf și îndesat neplăcuta mișcare a ambarcațiunii, aruncată acum în sus și-n jos de ne numărate ori. În zona aceasta a coastei (din Pernambuco pâ nă la Amazon), dacă o zi era frumoasă, atunci urmau trei de furtună, însă vântul foarte puternic rămânea mereu favorabil și ne-a mânat înainte, cu o viteză grozavă.

Cam pe la jumătatea drumului de la Cabo de São Roque la Amazon, vântul, care bătea puternic de vreo două zile dinspre est-sud-est, stârnind valuri mari, se întări devenind de-a dreptul furtună, spulberând talazurile și spălând puntea micii noastre ambarcațiuni mai zdravăn ca niciodată. Treaba devenea monotonă și sâcâitoare. Ca să mai schimb situația, m-am îndreptat spre țărm, să evit aceste urâte talazuri de travers din largul curentului. Dar schimbarea direcției a fost o greșeală.

N-am mers prea mult pe noul drum când, deodată, barca a săltat brusc și apoi a făcut o neobișnuit de lungă călătorie la vale, pe coama unui talaz, ceea ce ne-a arătat că eram pândiți de o primejdie la care nici nu îndrăzneam să ne gândim. Apoi

---

[123] Autorul desemnează iarăși un oraș, Recife, cu numele statului brazilian a cărui capitală este, Pernambuco.

un brizant imens s-a spart prăbușindu-se, dar providența a fost milostivă și talazul s-a mistuit ceva mai în urma bărcii care, deși avea puțină velă, gonea cu mare viteză.

Nimeriserăm pe un banc de nisip, iar valurile, ajungând deasupra lui, se poticneau și se năruiau! A venit unul imens, care s-a tot înălțat până când acel munte de apă nu mai fu în stare să se susțină. A părut că s-a oprit o clipă înainte de a se prăbuși, pentru a ne ținti mai bine, ca pentru a ne mătura cu totul în furia lui. Am pus cârma banda sub vânt, nu mai era nimic altceva de făcut, și am început să mă rog. Cârma, împinsă până la capăt, a răsucit barca, îndreptând-o cu prova în direcția primejdiei, în vreme ce noi, cu sufletul ia gură de tea mă, ne pregăteam să înfruntăm cum puteam mai bine cele ce aveau să urmeze. Înainte de a apuca să zicem „Salvează-ne că pierim!”, talazul s-a năruit cu o putere cumplită și a trecut mai departe, lăsându-ne tremurând, mai neajutorați ca niciodată, cu speranța la Domnul. Alte valuri imense s-au năpustit nebunește, împingându-ne către distrugere. Și cum mai mugeau valurile astea deasupra bancului! Când se spărgeau, simțeam duhnind mâlul din fundul mării, iar în gură rămânea gustul sărat al nisipului.

Ba îngropați cu totul în spuma brizanților, ba săltați ca o trestie pe coama înspumată a valurilor, am înfruntat această zonă periculoasă și ne-am luptat din răsputeri cu cârma și cu scotele când lăsând barca în vânt, când forțând-o înainte, cu grijă, câștigând încet-încet teren, spre zona cu apă adâncă. În cele din urmă am scăpat de pericol. Atunci *Liberdade* s-a scuturat de apă, ca o pasăre de mare, și a început să salte pe valu rile mai puțin primejdioase, dându-ne timp și curaj să ne uităm în urmă.

Și ce priveliște ni s-a înfățișat ochilor! Zarea era iluminată de fosforescența brizanților prin care tocmai trecuserăm.

Încetase și ploaia, care ne împiedicase să zărim coasta, așa că acum puteam contempla amploarea pericolului rămas în urmă. Într-un loc unde brizanții se repezeau asupra unei stânci ieșind din apă țâșnea o coloană de lumină ce ajungea până la ceruri.

Atunci ne-am întâlnit cu cea mai mare primejdie pe care am fost nevoiți s-o înfruntăm. Și numai elasticitatea, nu dimensiunea canoei noastre, a salvat-o de la distrugere. Lemnul ușor și elastic, întăritorii din bambus de o mare flotabilitate au redresat mereu ambarcațiunea printre brizanții groaznici.

Eram uluiți de isprăvile nemaipomenite pe care le împlinise mica și curajoasa noastră barcă.

Sleiți de oboseală și sfârșiți de grijile prin care trecuserăm, după ce ne-am îndepărtat de banc am strâns vântul, cu vele le terțarolate, îndreptându-ne spre larg, iar tot echipajul a coborât sub punte să se odihnească până la ziuă. Apoi am dat drumul la terțarole și am ridicat toate velele pe care le putea duce barca, fugind înaintea furtunii; de-acum, vântul ne era favorabil, deși sufla foarte tare. Dar vremea era frumoasă în acord cu sentimentele noastre plăcute. Orice fel de vreme în care o navă poate supraviețui după ce a scăpat de țărmul de sub vânt e o vreme

frumoasă, indiferent dacă se arată mai mult sau mai puțin blândă.

După această experiență plină de emoții, nu mai voiam decât larg, cât mai mult larg și vânt favorabil. Cei din echipaj au fost de acord, fără nicio reținere, că asta era tot ce ne trebuia. În consecință, am apucat-o spre largul mării, departe de toate pericolele țărmului.

Cumplita furtună tropicală care bântuise în ultimele zile s-a transformat, treptat, în blânde alizee și mica ambarcațiune de cedru a început să salte din nou peste valuri liniștite. Și sta rea noastră de agitație s-a potolit. Navigam mai departe, netulburați de nicio grijă. Vânturi blânde ne mânau peste va luri domoale. Ne gândeam doar la zilele frumoase ce ne așteptau, uitând de cele cu furtună. Am navigat așa zile în șir, purtați de speranțe, iar starea noastră de spirit nu s-a mai deteriorat ci, din contră, s-a ridicat cu mult deasupra mizerabilei deznădejdi în care ajunseserăm în urma nenorocirilor avute pe țărmuri străine. Când răsărea o stea în înalturi, era ca și cum ne-ar fi apărut un tovarăș, ba încă unul foarte cunoscut, unul dintre prietenii de demult. Iar când toate stelele ieșeau pe cer, atunci pe mare era ceasul bucuriei și al luminii.

Probabil că Welby[124] a văzut cu ochiul minții sau a trăit un astfel de moment, cum noi am avut multe în zona blândelor alizee, în timpul acestei călătorii, atunci când a scris urmă toarele versuri:

Fugare orele-nserării,
Ca niște păsări de ușoare.
Sunt zece mii de stele-n cer
Și zece mii de stele-n mare.
Și orice val-pungaș sadea –
Ce marea înfioară
Din ’nalturi fură câte-o stea
Mereu, seară de seară.

Zilele treceau și nava noastră zbura pe drumul ei.

Vreme de câteva zile, pe când navigam în apropierea Ecuatorului, am văzut constelațiile din ambele emisfere, dar pentru că ne îndreptam spre nord, le-am lăsat pe cele de miazăzi, împreună cu Crucea Sudului – cea mai frumoasă din înalturi să vegheze în urma noastră. Cu atât de familiarele stele ale sudului rămase în urmă și navigând spre constelațiile de nord, am ridicat toate velele în calea brizei sprințare care ne purta înainte. Și în această plăcută stare sufletească, înconjurați de prieteni din toate părțile, țineam drumul mai departe, fără să ne îndoim o singură clipă de pilotul nostru sau de navă.

Într una dintre nopți ne apăru înainte fantoma mândrului *Aquidneck,* gonind pe

---

[124] Amelia Ball Coppuck Welby (1819 – I852), poetă americană.

lângă noi cu toate velele ridicate, până la rândunici, care mai că ștergeau stelele din tării. Nimic nu ne-a emoționat mai puternic decât imaginea acestei minuni plutitoare, atât de asemănătoare cu *Aquidneck,* ce luneca iu te și tăcută pe lângă noi, îndreptându-se tot spre casă, după împlinirea misiunii sale pe cine știe ce țărm străin.

Incidentul acesta cu fantoma navei *Aquidneck,* așa cum ne-a apărut dinainte, despicând la miez de noapte fața mă rii, ne-a lăsat o vreme pradă unui sentiment de singurătate.

Dar a doua zi a venit un porumbel călător ce s-a așezat pe catarg, ca și cum ar fi vrut să ne spună că avem un prieten. „Salutare, mesager al veștilor bune! Ne aduci gânduri din partea îngerilor." Acest musafir simpatic a rămas alături de noi două zile, timp în care a mai zburătăcit prin preajmă, dar în cea de-a treia, când am ajuns în largul Insulei Avis, către care probabil pornise, ne-a părăsit pentru totdeauna. Cum venise din est și zbura spre vest, către insulă, ne-a amintit de ba lada *Ultimul corsar de* Kingsley[125]:

De-aș fi un porumbel spre largul mării aș zbura
Spre Insula Avis mereu eu aș câta.

S-ar fi putut să fie chiar bătrânul corsar, dar noi am privit-o ca pe o pasăre, ceea ce chiar o fi fost, urcată sus în arboradă și uitându-se în zare, după bietul Jack[126].

Un biet fluturaș, aruncat de vânt pe barca noastră, a găsit adăpost și a fost bine primit, la fel ca porumbelul venerat în taină.

Acum, având deplină încredere în mica noastră ambarcațiune, sentiment întărit de atâtea pățanii prin care trecusem cu mare emoție, am ridicat mereu vele, fie că vântul bătea tare sau mai blând, până când *Liberdade* gonea stârnind mustăți de spumă, așa cum îi e pe plac marinarului.

Într-o zi, socotind că poate să ducă și mai multă velă pe catarg – care și așa se cam îndoise, apăsat cu nădejde înainte – și cântărind cu superficialitate efortul pânzelor, am făcut o gravă greșeală și arborele principal s-a dus peste bord, împins de presiunea prea mare exercitată asupra sa, iar arbore le din față a căzut peste provă. Vergile, ghiul și velele pluteau într-o parte, ca niște aripi frânte. Dar noi le-am prins și le-am adus la bord, fără a pierde mult timp. Catargul rupt a fost fixat și întărit cu eclise sau bucăți de scândură, așa cum prinde un doctor cu ațele un membru rupt. Curând, amândouă catargele erau echipate din nou și în stare să poarte iar vele, atât cât puteau duce. Și iar am început să despicăm marea cu

---

[125] Charles Kingsley (1819 – I875). Preot anglican, profesor universitar și scriitor progresist.

[126] „Sus în arborada navei stă un înger mic acuș/ Ce se uită să-i găsească bietului Jack un culcuș? (din Poeme, de Charles Dibdin – n.a.)

prova, ca mai înainte. În ziua aceea am făcut o sută șaptezeci și cinci de mile, fiind una dintre zilele cele mai spornice.

Aici e locul să declar că soția mea n-ar fi trebuit să strige: „Mai multă velă! Mai multă velă!“, atunci când, așa cum am arătat, barca avea ridicate toate velele pe care le putea duce!

Până am ajuns în Insula Barbados nu s-a întâmplat nimic care să modifice rutina zilnică. Adesea cădeau pe punte pești zburători ce se loveau de vele, oferindu-ne prilejul unor gustoase bucate. Și asta s-a întâmplat zilnic, atâta vreme cât am navigat în zona alizeelor. Nu e chiar jucărie să te izbească unul din acești pești aflați în plin zbor – treabă care se întâmpla uneori – mai ales dacă te nimereau în obraz, pentru că atunci te alegeai cu o julitură zdravănă, sau cu un ochi vânăt. Cum capul peștilor zburători e destul de dur, ei devin noaptea un proiectil de temut. Ziua nu nimereau niciodată pe punte. Peștii-cu-spadă, iuți de felul lor, sunt și ei un pericol ce trebuie evitat noaptea, la tropice. Sunt întâlniți mai ales în Pacific, așa că celor din insulele din sudul acestui ocean nu le prea place să navigheze noaptea în sezonul peștilor-cu-spadă.

Cât privește saltul acestor pești zburători, eu aș aprecia că nu depășește cincisprezece picioare înălțime și cinci sute de yarzi lungime, uneori nici măcar jumătate din distanța asta.

Peștii-cu-spadă, țâșnind ca o săgeată pe sub provă, nu au mare putere, din fericire pentru marinari, nu depășesc cu mult creasta valului și nu sar, să zicem, peste două sute cinci zeci de picioare, în zilele în care apar. Dintre toate ființele agere ale mării, cele mai minunate sunt probabil delfinii.

E remarcabilă frumusețea lor despre care s-a vorbit atât de mult. Am prins și noi câteva exemplare din flotila de alergători ai mării, dar carnea lor era tare și grețoasă. În ciuda faptului că au fost ridicați în slăvi de unii epicurieni, noi i-am aruncat cu totul în mare. Probabil că cei prinși de oamenii din echipajul meu erau pirați tirenieni transformați în delfini, în vremurile de demult.

În cea de-a nouăsprezecea zi de la plecarea din Pernambuco, dimineața, devreme, am văzut în zare, departe, spre vest, Insula Barbados. Mai întâi am zărit dealuri albastre și fertile, apoi câmpii verzi, odată cu numeroase clădiri albe între morile de vânt uriașe, ridicate ca niște santinele și la fel de bătrâne ca dealurile. Barbados e cea mai încântătoare insulă din Antile. E o minune să navighezi în jurul brâului ei verde de corali. Neam îndreptat spre coastă, cu vântul strâns mult, ațințându-ne în apropierea zonei de spargere a brizanților, ca să putem admira acea priveliște minunată. Pe la amiază, dublam promontoriul de sud al insulei. Am intrat, apoi, în viteză în Golful Carlisle, încheind drumul din Pernambuco în exact nouăsprezece zile. Asta însemna mai bine de o sută de mile pe zi. Distanța reală fiind prelungită de drumul ocolit pe care l-am adoptat, făcuserăm, de fapt, două mii o sută cincizeci de mile până aici.

CAPITOLUL XV

În Barbados. Mayaguez. Traversând Bancurile Bahamas.

Curentul Golfului. Sosire pe coasta Carolinei de Sud

După sosirea noastră în Insula Barbados, o mulțime de prieteni și cunoștințe au coborât în port să ne vadă, toți fiind curioși să cerceteze ciudata ambarcațiune. În timp ce eram acolo, a venit și prietena noastră, nava *Palmer,* pe care o lăsaserăm în Bahia pentru reparații, deoarece își rupsese un catarg „pe când încerca să ne întreacă”, așa că Garfield a avut dreptate: o depășiserăm cu patru zile. Ce să mai zicem despre faptul că noaptea noi rămăseserăm la ancoră sau că pierduserăm o groază de timp mergând pe lângă coastă? În Barbados am întâlnit și nava *Condor,* condusă de un vechi prieten, care era însoțit de tovarășa lui de viață, femeie plăcută, ce fusese alături de el mereu, trecând prin pericole care culminaseră cu un naufragiu în timpul unui uragan, printre aceste insule, cu un an mai înainte.

Popasul nostru aici ne-a prilejuit satisfacția de a întâlni mulți vechi prieteni cu amplă și variată experiență în ale mării. În cele din urmă, ne am hotărât să mai adăstăm în acest port până trecea sezonul uraganelor. A sosit în cele din urmă și celălalt prieten al nostru, vaporul *Finance,* dar nu a rămas decât vreo câteva ceasuri. Curând a pornit-o din nou la drum, spre casă, luând cu el și poșta.

Plăcutele zile petrecute în Barbados ne-au fermecat și s-au scurs nespus de iute. Pe 7 octombrie am pornit totuși la drum, lăsând sezonului uraganelor o marjă de opt zile, pentru că abia pe 15 octombrie se socotește încheiat.

Apoi, ieșind printre Antile în Marea Caraibilor, am început o nouă etapă a călătoriei. Brize prielnice au umflat velele canoei *Liberdade* în vreme ce luneca pe fața unei mări liniștite. Cercetam insulele ce apăreau în raza vizuală, zăbovind în gândurile noastre asupra fiecăreia dintre ele; erau locuri sfinte pe unde trecuseră iluștri descoperitori, locuri care și acum arătau ca atunci când aceștia le scrutaseră. Întâlneam, de asemenea, și păsări cu penaj rar, ce zburau de pe o insulă pe alta, precum cele pe care le văzuseră descoperitorii. Mișunând de pești la fel ca atunci, împrumutând nuanțe fastuoase și dând un farmec nespus întregului tablou, marea nu era mai puțin fermecătoare decât minunățiile de pe uscat și din văzduh ce-l vrăjeau pe navigatorul de acum. Nu trebuia decât să le privim pe toate.

Indiferent dacă ceea ce li se înfățișa vechilor călători dinaintea ochilor erau păsări cu înotătoare sau pești înaripați, ori niciuna, nici alta, ei descoperiseră și așa destule care să-i uimească și să-i încânte.

— Mamă, am văzut munți de zahăr, râuri de rom și pești zburători! a spus fiul după întoarcerea dintr-o călătorie spre aceste insule.

— John, îi replică maică-sa extaziată, cred că te-ai înșelat în privința peștilor. Să nu te prind că mă minți! Oi fi văzut tu munți de zahăr și poate și râuri de rom, băiete, dar pești care zboară nu se poate să existe!

Și, cu toate astea, peștii aceștia existau.

Printre insulele pe care le-am zărit și ne-au trezit mult interes, înșirându-se una după alta prin Marea Caraibilor, se numără și Santa Cruz, faimoasă datorită femeilor sale hotărâte și curajoase din alte vremuri, care, în vreme ce bărbații lor erau plecați, și-au apărat cu succes căminul și fericirea în fața invadatorilor creștini,

iar pentru motivul acesta au fost numi te sălbatice și fioroase. Tare aș fi vrut să iau cu mine puțin din țărâna acelei insule, în memoria curajoaselor femei. Deși nava noastră era mică, s-ar fi găsit loc în ea să luăm pământ pentru un monument întreg închinat acestora. Însă alizeele care s-au rotit spre nord ne-au îndepărtat de insulă, încât am fost nevoiți să renunțăm la plăcerea de a coborî pe țărmul ei.

Navigând iute mai departe, am ajuns la Puerto Rico, cel mai apropiat țărm în drumul nostru de la Insula Bravelor Fe mei. Navigând apoi de-a lungul întregii coaste de sud, prin ape liniștite de parcă eram pe un lac nu pe mare, am putut ad mira minunatul peisaj pentru care merită să înfrunți pericolele a zece călătorii numai ca să-l vezi. Ne-am apropiat de țărm la Mayagüez, în partea de vest a insulei, în ziua de 12 octombrie, și acolo ne-am mai dezmorțit și noi oasele făcând plăcute plimbări prin umbra de la tropice.

Durata călătoriei din Barbados a fost de cinci zile, distanța parcursă de 570 de mile.

Aceasta avea să fie ultima noastră plimbare pe sub arborii Indiilor de Vest și am profitat cât am putut. N-am să mai văd niciodată un loc atât de ospitalier pentru marinari! Autoritățile portului, oameni amabili și politicoși, și-au manifestat bunăvoința până și față de ciudata *barca pequena.*

Consulul american, domnul Christie, consulul danez, domnul Falby și cel francez s-au întrecut în a face șederea noastră acolo cât mai plăcută. Fotografii din Mayagüez au vrut o imagine a bărcii cu echipajul la bord, într-un moment când noi eram plecați cu toții, dornici să ne odihnim la umbră, pe țărm, așa că au suit un negru pe punte să țină locul căpitanului. Fotografiile făcute atunci au ajuns în presa din Paris și Madrid, împreună cu relatări dintre cele mai măgulitoare, iar la vederea lor s-a spus că, negreșit, căpitanul era un bărbat arătos dar „îngrozitor de bronzat”. Negrul fusese dichisit cu grijă cu prilejul acesta, iar în poză părea un om deosebit de puternic, cu care n-avea cum să-ți fie rușine, dar, îndrăznesc să spun, de l-ar fi pus să stea cu spatele, ar fi semănat cu mine mai mult.

Ne am distrat făcând plimbări lungi cu trăsura pe la ferme le bogate din Mayagüez. Cu mare durere am văzut că asupra tuturor domnea o apăsătoare atmosferă milităroasă, otrăvind aerul ca o molimă. Înarmați cu muschete și săbii, îmbrăcați în uniforma de manevre, urâți de localnici și disprețuindu-se ei înșiși, soldații mărșăluiau cu îndărătnicie încolo și-ncoace, știind că sunt detestați pe insulă și că zilele lor pe țărmul Lumii Noi sunt numărate. Descendenții coloniștilor sunt oameni prea civilizați și creștini prea iubitori de libertate ca să poată fi stăpâniți pe vecie cu sabia și tunul.

Pe 15 octombrie, după trei zile de odihnă, ca de obicei înainte de a porni în călătorie mai departe, am luat la bord su ficiente provizii proaspete, ca să ne ajungă până la următorul port spre care ne îndreptam. Am ridicat velele, părăsind plăcuta așezare Mayagüez, am pus capul pe vechiul Canal Bahamas, am trecut la est de Haiti, apoi de-a lungul coastei de nord, spre extremitatea vestică a insulei, de unde ne-am luat la revedere și de la ea, pentru a naviga spre Cuba, de-a lungul căreia am mers până la Cárdenas, unde ne-am despărțit definitiv de insule, regretând că

nu le putem da ocol tuturor.

Regiunile de pe coasta nordică a Cubei sunt adesea cutreierate de uragane groaznice, care bat spre țărm, așa am fost cu ochii în patru, mai ales către zona din care izbucnesc, adică dinspre nord spre nord-vest. Cu toate acestea dominau furtuni din alte carturi, mai ales dinspre est, însoțite de vijelii puternice, ploaie și trăsnete în fiecare după-amiază. Da că le-ai auzit o dată nu le mai uiți toată viața.

În fiecare zi, vreme de câteva ceasuri, din program face parte un recital dat de artileria naturii, cu fulgere puternice.

Apoi se înseninează. După aceste furtuni cumplite urmează întotdeauna nopți plăcute, luminoase, tăriile umplându-se de constelații familiare ce te călăuzesc.

Cei din echipajul meu nu aveau niciun chef să se oprească în vreun port în drum, ci numai în țară; se arătau dornici să vadă Steaua Polară ridicându-se cât mai sus pe cer, așa că își încordau fiecare fibră și orientau fiecare velă cât mai bine ca să grăbească sorocul.

Am evitat să vizităm Nassau, unde fuseseră trimise scrisorile adresate nouă. Aceasta a fost singura abatere, în întreaga călătorie, față de programul „contractului de navlosire” întocmit la început.

În cursul voiajului n-am navigat la întâmplare. Am făcut zilnic, fără excepție, observații pentru determinarea latitudinii și longitudinii, atunci când soarele nu se ascundea vederii noastre. Iar rezultatele acestor observații astronomice erau mai sigure decât și-ar închipui cineva care s-ar gândi că au fost făcute de la bordul unei canoe ce sălta în permanență. După câteva zile de practică, se putea stabili cu ușurință punctul, atunci când barca se ridica pe creasta unui val, acesta fiind momentul când se obțineau cele mai bune rezultate. Locul de observație era deasupra cabinei, unde Victor se proțăpise și făcea vizarea; încă înainte de încheierea călătoriei el devenise expert în astfel de observații rapide.

Într-una din nopți, în Canalul Bahamas, în vreme ce goneam spre bancurile aflate la nord-vest, mânați de puternice alizee, Victor mi-a strigat, în timpul primului cart, să urc repede pentru că pe cer se vedeau semne îngrijorătoare de furtună dinspre nord. Mai înainte, barometrul nostru, instrument de încredere, fusese destul de coborât, dar acum vădea o schimbare în bine. Ciudățenia asta m-a descumpănit oare cum, până ce-am descoperit, când ne-am mai apropiat puțin de locul cu pricina, că semnele amenințătoare nu erau decât reflexia pe cer a bancurilor albicioase, deci nu exista niciun motiv de alarmă.

Curând după apariția acestui fenomen, a fost zărită la orizont pâlpâirea slabă a farului de la Lobos, la două carturi prova în bordul din vânt. Am schimbat cursul cu trei carturi mai în vânt, având de gând să atingem micul recif Cay, unde există un far. Am lăsat în același timp o marjă de un cart pentru derivă, ceea ce am văzut că nu era prea mult.

Trei ore mai târziu ne-am apropiat de țărm în partea de sub vânt a recifului Cay, după cum i se spune în mod obișnuit, și am ancorat în apă cu o adâncime de un stânjen și jumătate, unde aveam adăpost bun. După aceea, ne-am uitat spre tării, la minunăția care ne uimise la începutul serii – o hartă a luminii reflectate de recife,

proiectată pe cer.

După ce am strâns velele, am ridicat un felinar în arboradă și ne-am culcat pentru că până la ziuă mai erau doar trei cea suri.

De ce experiență interesantă avuseserăm parte într-o noapte atât de scurtă!

Când s-a crăpat de ziuă, echipajul meu a început să se pre gătească pentru a coborî la țărm și a aduce apă dintr-un loc numai bun de acostat, ce se zărea dincolo de un promontoriu, sub vânt, unde resacul era mai blând.

Pe recif se afla o rezervă de câteva sute de mii de galoane de apă de ploaie în niște cisterne, la baza turnului metalic în vârful căruia se ridica farul pe care-l văzuserăm de la distanța de paisprezece mile.

Paznicul, un localnic din Nassau, când i-a descoperit pe noii sosiți în „insula" lui, a ridicat de îndată pavilionul comercial britanic pe catargul din mijlocul platformei – mica lui lume. Apoi a coborât să stea de vorbă cu noi, gândindu-se, după cum ne-a mărturisit, că eram niște marinari naufragiați, ceea ce și eram, de fapt, dar nu la ananghie, cum bănuise el, atunci când ridicase pavilionul, ce semnifica, „loc de asistență pentru marinari aflați în nevoie". După ce-a ascultat povestea noastră, a început să ne privească foarte bănuitor și încruntat și nu-i îngădui lui Victor să ia apă, deși acesta coborâse cu căldările, spunându-i că trebuia, mai întâi, să se prezinte căpitanul cu documentele și să anunțe sosirea navei. Nu se accepta prezentarea lor de către secund. Astfel, într-o clipă, din prieten providențial, omul s-a transformat în guvernator al insulei. Treaba m-a amuzat copios și i-am trimis vorbă acestui veritabil Sancho Panza că, în cursul numeroaselor mele călătorii către diferite insule, numai secundul se prezentase dinaintea ofițerilor vamali. Excelența Sa tare s-a supărat! Și-a săltat energic nădragii de câteva ori, în vreme ce bătea țărmul de colo colo, așteptând să mă conformez regulilor insulei. Din câte mi s-a părut mie, guvernatorul se temea să nu aibă de-a face cu contrabandiști sau jefuitori de epave, părând a le cunoaște tertipurile, dacă nu cumva nu o fi fost el însuși vreun pirat revenit la calea cea dreaptă.

Totuși, pentru a gâdila apetitul Excelenței Sale pentru formalism, mai ales că era și el guvernator al unei insule, mi-am pus documentele în pălărie și, sărind în valurile de resac, am trecut prin apă până la mal, unde am fost primit de parcă aș fi fost în vizită la un monarh, I-am prezentat originalul acelui *passe especial* cu sigiliu mare, scris în portugheză. De-ar fi fost redactat în *choctaw*[127], guvernatorul l-ar fi citit cu aceeași ușurință, zgâindu-se la el cu o mutră atotștiutoare, ca acum.

A spus:

— În regulă. Poți să iei câtă apă îți trebuie. E gratis.

I-am făcut guvernatorului o amănunțită dare de seamă asupra călătoriei și i-am explicat Excelenței Sale cam pe unde se află „Insula Rio", cum insista înălțimea Sa să numească orașul

---

127 Limba tribului amerindian cu același nume, din sud-estul Statelor Unite ale Americii.

Rio de Janeiro, locul de unde provenea documentul meu.

Discutând despre insule, care reprezentau întreaga lui lume, guvernatorul a observat lipsa din documentele mele a oricărui cuvânt care să facă măcar o referire în acest sens, ceea ce i-a trezit din nou bănuieli. Pentru el era o regretabilă omisiune deoarece, cu siguranță, New Yorkul, pentru ca re fuseseră eliberate documentele, era construit pe o insulă.

În privința asta m-am oferit să jur pentru autenticitatea autorizației mele – „cel puțin după câte știu eu" – așa cum e obiceiul la unele puncte vamale mărunte, formalitate cu ca re căpitanii sunt familiarizați în unele regiuni ale globului.

— Dar să nu juri pe insula asta! a exclamat grăbit Excelența Sa, fiindcă nu-i îngăduit să iei numele Domnului în deșert. Stă scris în Biblie.

L-am încredințat pe guvernator de adânca mea stimă față de pioasele sale sentimente ce s-au vădit atunci când m-a oprit să jur, atitudine deosebit de lăudabilă și despre care aveam să pomenesc când mă voi întoarce acasă, pentru ca noi toți să învățăm a respecta legile insulei. În urma acestor cuvinte, foarte încântat, guvernatorul m-a îndemnat să mai iau niște apă, amintindu-mi că era gratis. În doar câteva minute luasem toată apa de care aveam nevoie; am primit, de asemenea, niște cochilii de scoici din partea doamnei guvernatorului, care se sculase odată cu soarele, pentru a da mai multă strălucire zilei. Ținea acele cochilii în poala ei generoasă, iar eu – ca să stric poezia – i-am dat, în schimb, niște nuci de cocos și niște tuberculi noduroși de cartof dulce.

Doamna se afla în vizită la domnul și stăpânul ei, regele acelor locuri. Mai erau acolo, tot în vizită, și cei trei copii ai lor, veniți din Nassau, și două ajutoare ale paznicului farului – și cu asta i-am pomenit pe toți cei ce formau această lume măruntă din largul oceanului. Era cel mai mic regat pe care-l văzusem vreodată, locuit de oameni fericiți, probabil cei mai izolați din lume.

Pe insulă, în afară de far, nisip și câțiva oameni, mai întâl neai și niște fire de iarbă care se chinuiau să răzbească, dar nu erau destule cât să hrănească o capră. Un catarg pentru steag și niște mici clădiri mai împodobeau locul, dar toate astea, laolaltă cu cotețul de păsări (singurele animale de pe insulă, în afară de câine), fuseseră măturate de un uragan ca re trecuse pe acolo nu cu multă vreme înainte. Cum apa pentru care ne opriserăm era de-acum în barcă, iar cei de la bord mă așteptau, i-am spus la revedere vrednicului guvernator și, salutând-o după codul marinăresc pe fermecătoarea regină a insulei, m-am grăbit să mă întorc pe mica mea barcă.

Și din nou ne-am îndreptat spre nord. Navigând peste Marile Bancuri Bahamas, pe o apă de cristal, am zărit, pe fundul de marnă albă, o mulțime de ființe ciudate, printre acestea melci cu ghioc de un colorit ales și frumos modelat, stele-de-mare curios alcătuite, ca niște gheme din care ieșeau prelungiri în toate părțile, și multe alte creaturi, ale căror nume nu le-aș putea spune, hălăduind pe fundul ace la albicios de mare.

„Cei ce se coboară la mare în corăbii, aceia au văzut minunile Domnului”[128], mi-a amintit un prieten care mi-a scris după primirea acelor lucruri ciudate pe care le-am adunat în cursul călătoriei și a adăugat: „Pentru că toate aceste lucruri ciudate și frumoase sunt creația lui. Și cine poate privi aceste minuni fără să i se umple inima de evlavie?”

Pentru așa cuvinte ce marinar nu va cotrobăi în toate peșterile oceanului? Iar aceste cuvinte veneau de la o doamnă.

După două zile de navigație rapidă peste albele Bancuri Bahamas, am ajuns la Bimini. De aici, un brânci și suntem pe coasta patriei noastre, America! Cum, atunci când eram în traversul insulei Bimini, locul obișnuitelor alizee de nord-est a fost luat de un vânt puternic de sud-vest, ne-am aruncat de îndată în apele marelui Curent al Golfului. Am fost prinși de necurmata sa mișcare și, în prima zi, fiind mânați din urmă de vânt și de curent, am făcut două sute douăzeci de mi le. Lucru mare pentru o canoe atât de mică! Pe când goneam cu viteza aceasta prin Curentul Golfului, în cea de-a doua noapte, barca s-a izbit de un lemn și a trecut peste el cu o smucitură. Din lovitură, chila s-a făcut țăndări, dar, după ce se descotorosi de restul acela de lemn, barca noastră merse bine mai departe. Nu am mai avut alte stricăciuni, deși, înainte de a ieși din acest minunat fluviu oceanic, coastele bărcii fură mai-mai să plesnească și ele de câteva ori. În mijlocul curentului, unde sunt valuri cât munții, dar regulate, canoea înainta frumos, cu o legănare largă, dar când am ajuns la marginea curentului am dat de un haos de valuri ce se aruncau în înalturi, repezindu-se din toate părțile, încât mintea marinarului nu mai putea înțelege nimic. În momentele ace lea, felul în care se mișca *Liberdade* era departe de a fi poetic sau plăcut. Vântul acum se rotise spre nord-est, bătând drept din față, deci împotriva curentului, așa că s-au stârnit valuri mai bezmetice ca niciodată, îngrijorându-ne. Bineînțeles că mai mulți musafiri nepoftiți s-au prăbușit pe puntea ambarcațiunii, unu) dintre ei repezindu-se cu atâta furie, încât făcu să se îndoaie și să geamă fiecare bucată de scândură din alcătuirea bărcii. Am reușit să înlătur oarecum acest pericol schimbând cursul.

— Nici măcar astfel de valuri nu pot zdrobi nava noastră, a spus tânărul nostrom. E durată trainic.

Era plăcut să vezi că echipajul avea încredere în mica și curajoasa ambarcațiune; ba chiar și eu eram convins de calitățile ei nautice. Cu toate astea, am redus velele și am pus-o în vânt, fiind atent la fiecare scurtă perioadă de acalmie și trecând canoea ușor peste brizanți, atât cât eram eu în stare.

Dar Neptun cel furios nu voia să ne lase să scăpăm atât de ușor. În clipa următoare un val mare se aruncă asupra timonierului, udându-l până la piele și, ca să ne facă cea mai ne plăcută festă, ne-a stins focul, ne-a răsturnat mâncarea și soba, aruncându-le pe toate grămadă în fundul bărcii. Așa că, pentru micul dejun,

---

[128] Citat aproximativ din Psalmul 106, Biblia.

nu ne-au rămas decât răbdări – și alea neprăjite. Dar pe măsură ce trecea ziua, lucrurile s-au mai dres; pentru cină se anunța un ospăț bogat, ca la petrecere.

La primele ceasuri ale amiezii, am zărit uscatul și am ajuns într-o zonă mai liniștită. Chiar și numai atât și era nemaipomenit pentru noi.

Coasta care se ridica acum dinaintea noastră ne înfățișa privirii colinele Americii. Navigaserăm multe mii de mile numai ca să le vedem. Apropiindu-ne, am zărit, mai întâi, păduri mari și bogate, apoi câmpii și sate, vădind pretutindeni semnele tihnei. Ne-am dat seama că era regiunea din preajma Golfului Bull, de pe coasta Carolinei de Sud, iar când s-a lăsat seara am deslușit clar farul de la Capul Roman, spre nord. Cum vântul slăbise și abia mai adia când ne-am apropiat de coastă și văzând că avem curentul împotrivă, am ancorat la vreo două mile depărtare de țărm, unde adâncimea ajunge la patru stânjeni. Era 28 octombrie 1888, ora 8:00 p.m., după treisprezece zile de la Mayagüez, douăzeci și una de zile de la Barbados și așa mai departe.

Mai jos sunt calculate cu aproximație timpul petrecut pe mare și distanțele în mile marine de la o oprire la alta pe drumul parcurs:

Etapele	*Durata în zile*	*Distanța în mile*
De la Paranaguá la Santos	*1*	*150*
De la Santos la Rio de Janeiro, remorcați de vaporul Finance	*3/4*	*200*
De la Rio la Cabo Frio	*2*	*70*
De la Cabo Frio la Caravelas	*4*	*370*
De la Caravelas la São Paulo	*3*	*270*
De la São Paulo la Bahia	*l/2*	*40*
Din Bahia în Pernambuco	5	*390*
Din Pernambuco în Barbados	*19*	*2150*
Din Barbados la Mayagüez	*5*	*570*
De la Mayaguez la Capul Roman	*13*	*1300*

TOTAL	53 și 1/4	5510

Dacă am mai socoti și distanțele parcurse când ne-am abătut de la drum, totalul ar crește considerabil. Iar dacă spunem că *Liberdade* a făcut cam o sută trei mile în medie pe zi, vreme de cincizeci și trei de zile, nu facem decât să enunțăm adevărul.

Aceasta a fost călătoria întreprinsă cu o ambarcațiune care ne-a costat mai puțin de o sută de dolari, pe lângă munca noastră de a o construi. Ziarele din lumea întreagă au vorbit frumos despre această ispravă, iar în vreme ce eram ancorați la Washington ne-au parvenit cotidiene în care apăruseră relatări elogioase în șapte limbi. De-ar avea această modestă arcă literară când va fi terminată același noroc ca *Liberdade,* atunci va ajunge cu bine pe multe tărâmuri. Fără a spera neapărat la astfel de semne ale norocului, jurnalul acestei călătorii a fost întocmit muncind cu aceeași grijă și, socot eu, la fel de cinstit, de către o mână care, vai!, a fost obișnuită să apuce mai degrabă sextantul decât pana. Și am făcut-o numai din dragostea de a duce la bun sfârșit acest lucru…

Poate ar fi fost mai nimerit să-mi cer iertare, la începu tul jurnalului, dar o fac aici și, ca multe alte lucruri bune sau rele, dar înfăptuite dintr-un impuls de moment, aștern aceste cuvinte.

CAPITOLUL XVI

Curenții oceanici. Vizită la South Santee. La gurile lui Typee River. În carantină. South Port și Wilmington, Carolina de Nord. Navigând spre Beaufort, Norfolk și Washington, Districtul Columbia. Sfârșitul călătoriei

Nimeni nu este mai uimit de încheierea cu succes și de viteza cu care a fost făcută această călătorie decât noi, cei care am înfăptuit-o. Unul dintre factorii care ne-au ajutat mult să mergem înainte și care merită pomenit în mod deosebit a fost curentul oceanic despre care am vorbit când am ajuns pe cursul lui favorabil.

Filosofii de apă dulce au multe teorii privind acești curenți, dar, în practică, de te confrunți cu ei în realitate, îți dai seama mai ales de una dintre cauzele care îi generează și anume acțiunea vântului pe suprafața apei, care gonește valurile înainte. La început, pe imensitatea oceanului acest efect e abia perceptibil, dar alizeele constante care mână miriade de valuri într-o singură direcție provoacă în cele din urmă o imensă forță de împingere. Marinarii o întâmpină, uneori, ca pe un dușman ce le pune piedici și-i întârzie în drumul lor, alteori, ca pe un prieten – cum ni s-a întâmplat nouă –, ajutându-i pe drumul ales. Acestea sunt doar niște păreri dobândite din practică, fără nicio bază teoretică pentru demonstrație.

În ziua de 29, în zori, am virat ancora și am ridicat velele pentru a ne îndrepta din nou spre nord. Vântul și curentul ne erau potrivnice, dar ne-am ținut aproape de țărm, făcând scurte volte într-un bord și-n celălalt mai toată ziua, în zona unde curenții erau mai slabi. Iar când a venit din nou seara, ne-am apropiat încet de țărm, în dreptul farului de la Capul Roman.

A doua zi ne-am muncit la adăpostul bancurilor de la Roman și am făcut popas pe South Santee, un mic râu, la nord de cap, de unde se mai vedea încă farul, pentru a aștepta acolo modificarea vântului ce sufla tot din față.

În dimineața următoare, cum briza nu arăta semne de schimbare, am ridicat ancora și am urcat pe râu, căutând să dăm de locuitorii acestor meleaguri, pentru a auzi și alte glasuri decât ale noastre. Și căutările ne-au fost curând răsplătite, pentru că, trecând de un promontoriu acoperit de pădure, dinainte se ivi o fermă. Am tras aproape și am sărit pe mal, dar abia am apucat să punem piciorul pe uscat când o mie de câini, cel puțin așa mi s-a părut mie, s-au repezit la noi, amenințând să ne sfâșie pe toți. Din casă s-a arătat o femeie simpatică și le-a explicat tuturor, mai ales unei javre insistente, ce s-a și ales cu o lovitură zdravănă de băț peste cap, că eram niște pașnici musafiri. După care am avut liniște și tihnă.

Bărbatul era plecat pe un câmp din apropiere, dar îndată se arătă și el acasă, însoțit de doi băieți zdraveni, fiecare săltând în spinare câte un sac de porumb. Am aflat că cei din familia Anderson – așa-i chema – trăiau izolați, în adevăratul sens al cuvântului, și duceau o viață atât de simplă că nu-ți puteai dori nimic altceva. Farmecul acestei modestii i-a cucerit pe toți cei din echipajul meu. De-a lungul coastei am mai întâlnit și alți oameni care nu cunoșteau lăcomia, dar, dintre toți cei generoși, bătrânul Anderson se vădea a fi un adevărat prinț.

Când am vrut să cumpărăm niște zarzavaturi de la acest om cumsecade ne-am trezit că târgul nu se putea face deoarece omul refuza un dolar întreg cât ofeream noi.

Am protestat, arătându-i că eram mai mult decât mulțumit să las de la mine câțiva cenți, pentru că în schimb luasem mai multe zarzavaturi decât am fi căpătat oriunde în altă parte cu un singur dolar. Și, într-adevăr, eram mulțumit. Dar fermierul, neîmpăcat, mi-a oferit în plus o blană sau două de raton, pe care eu nu le-am vrut. Nefiind niciun fel de alte mărunțișuri pe lângă fermă, am crezut că am încheiat cu compensațiile și aproape că am și uitat de treaba asta. Însă seara am rămas consternat când omul s-a arătat dornic să-mi ducă o scrisoare care voiam să ajungă la poștă, la un oficiu aflat la vreo șapte mile depărtare și cu asta să socotim lichidați și cei douăzeci de cenți diferență de la afacerea de dimineață. Scrisoarea a ajuns și, la timpul potrivit, am primit și răspuns.

Nu vreau să par că m-am îndărătnicit la tranzacția aceea de douăzeci de cenți; mi-e teamă că nu i am plătit destul prea cinstitului Anderson. În cele din urmă, toți am fost mulțumiți, s-a încropit un foc de bușteni și ne am apucat de discutat de-ale noastre.

Oamenii aceștia cumsecade nu prea înțelegeau cum vine chestia asta că brazilienii, după cum le explicam noi, își eliberaseră sclavii fără să facă război.

Domnul Anderson exclama întruna:

— Măi, măi, să fie! Au liberat ei negrii și nu au făcut război?

Dom’le, făcu el, după o îndelungă tăcere, dom’le, crezi că ăia din sud erau nebuni? Ei au făcut război și au fost siliți să-i elibereze pe negri. Da, da, dom’le, am fost acolo! Uite, dincolo de stejarii ăia era casa mea. Da, dom’le. Și am luptat, am luptat din greu, dar fără niciun folos.

Ca mulți alți soldați de nădejde, și Anderson trăia într-o stare de resemnare, demnă de invidiat. Avusese parte de ani grei de trudă și de încercări groaznice la noua lui fermă de pe insulă. Chiar și necazurile mele începură să pălească în fața ghinioanelor prin care a trecut Anderson. Iar intenția mea de a-mi cumpăra o fermă se clătină foarte tare, pentru ca, în cele din urmă, să mă întreb dacă era înțelept să mă înham la o astfel de treabă. La început cei din familia Anderson au crescut porci, dar au descoperit că nu „renta pen’ că porcii se sălbăticeau și trebuiau adunați cu câinii”, iar după ce „erau strânși grămadă și apoi pregătiți, carnea nu ținea la sare și, de cele mai multe ori, râncezea”. Așa că încercarea a fost lăsată baltă și s-au apucat să lucreze pământul, dar când să strângă recolta cei câțiva porci pe care câinii nu reușiseră să-i adune au dat năvală peste noapte și au scos din pământ toți cartofii.

Atunci au văzut ei că trebuiau să facă o împrejmuire.

— Așa că, dom le, a spus el, eu și băieții am ridicat o împrejmuire care păzea locul de porci, da’ șobolanii tot puteau intra. Au dibuit toți cartofii din pământ. După toată munca noastră – și cât am lucrat pentru asta! — n-am văzut cartof nici de poftă!

Se pare că uimirea cea mai mare a fermierului rămânea cum de lăsaseră șobolanii ogorul în seama porcilor. Dar, vorba aia, mai rămăseseră încă grâne în Eghipet, iar în seara aceea, la masa în jurul căreia era strânsă toată familia, pe fața fermierului juca un zâmbet de speranță. Cu toată sinceritatea spunea că puteau fi cu adevărat mulțumiți cu ceea ce le rămăsese. De la această familie am învățat o lecție despre răbdare; eram mulțumit că vântul ne împinsese spre țărmul lor.

Fermierul a spus:

— Și ați făcut tot drumul tocmai din Brazilia în barca asta!

Iar nevastă-mea nu vrea să meargă la Georgetown în luntrea făcută de mine, că cică saltă prea tare. Și i-au liberat ăia pe negri și încă fără război! Măi, măi, să fie!

N-am întâlnit niciodată oameni mai cumsecade decât cei din familia fermierului de la South Santee. A doua zi, dimineața devreme, după ce ne-am luat la revedere de la ei, am pornit mai departe, mânați din spate de un vânt ușor, care, curând, a încetat cu totul. Atunci s-a nimerit să treacă vaporul *Planter* ce ne-a luat ta remorcă până la Georgetown. N-am avut, totuși, plăcerea de a vizita acest oraș vechi și atrăgător, pentru că mai aveam la bord vreo jumătate de duzină de nuci de cocos ce mai rămăseseră din mica provizie făcută pentru călătorie și un ofițer vigilent ne-a oprit din cauza lor la carantină. În Carolina de Sud nu era îngăduit să aduci fructe decât după întâi noiembrie, iar acum, pentru că era numai în după-amiaza zilei de

întâi noiembrie, trebuia să stăm în carantină o noapte, promițându-ni-se libera practică a doua zi dimineață. Dar atunci nu am găsit niciun vapor care să urce pe fluviu. Când a venit, *Planter* ne-a dat câteva provizii, pe care nu ni le putuserăm procura la ferma Santee. Apoi, ieșind din nou în larg, am început încet-încet, să ne târâm împotriva vântului și curentului.

Așa cum era de așteptat, am avut parte de furtunile de toamnă ce bântuie cu o deosebită violență, iar cea mai puternică dintre ele ne-a surprins pe când eram la Bancul Frying-pan și ne-a împins înapoi, silindu-ne să căutăm adăpost în partea de sub vânt a Capului Fear. Pentru că South Port și Wilmington erau atât de aproape, ne-am hotărât să le vizităm. După două săptămâni de stat în aceste porturi, întregul echipaj s-a simțit întremat și dornic să pornească din nou pe mare.

După ce-am navigat prin Canalul Corn-cake, am tăiat prin largul Capului Fear și peste Bancul Frying-pan, având de gând să ne îndreptăm spre strâmtorile din lungul coastei Carolinei, pentru a ajunge în apele interioare cât mai curând posibil.

Am avut norocul să dăm peste un bătrân și iscusit pilot la Canalul Corn-cake, un oarecare căpitan Bloodgood, care ne-a arătat drumul mergând înaintea noastră în goeleta lui, *Pocket.*

Era vorba despre un costier din Carolina pentru transportul catranului și bumbacului, de vreo patruzeci de tone, conform registrului, la bordul căruia se aflau doar căpitanul și cei doi băieți ai lui, unul de doisprezece, celălalt de zece ani. Pe mine mă interesa mai mult echipajul decât nava. Când s-a pornit mareea favorabilă, Bloodgood a dat ordin de ieșire în larg.

— Ei, băieți, haideți să încercăm și asta, a zis el.

Și am pornit cu toții, cu *Pocket* în frunte. Vântul nestatornic de vest ne-a umflat pânzele, în vreme ce treceam de-a lungul țărmului, aproape de linia brizanților, dar ne-a purtat doar vreo câteva mile, după care s-a rotit brusc spre nord-est și a început să se zburlească.

Furtuna ce se întărea mereu m-a făcut să mă îndrept spre Canalul New River, aflat la vremea aceea aproape în bordul de sub vânt, având o bară foarte periculoasă la intrare, pe care trebuia s-o trecem cu mare băgare de seamă. Furtuna era tot mai amenințătoare în larg, dar puteam vedea rada portului cu apa liniștită. Atunci oamenii mei au strigat:

— Pe furtună orice port e bun!

M-am hotărât pe dată, am pus cârma banda și am luat-o din loc. Și gonind înaintea furtunii, barca zgâlțâită de valuri a zburat dinspre mare peste brizanți, provocându-ne o plăcută emoție. Doar un singur brizant a venit peste noi, însă fără să ne pricinuiască prea mare pagubă, fiăcându-ne doar cea mai bună baie din tot voiajul. Acesta a fost ultimul val care s-a spart asupra bărcii în cursul memorabilei călătorii.

Portul New River, de dincolo de bară, era bun. Și, ca să ne sporească și mai mult confortul, oferea pește și vânat din belșug.

Pocket, care se despărțise de noi, a ajuns în portul de destinație, la vreo trei leghe mai departe. Ultima dată când i-am văzut pe băieți erau la scota randei,

trăgând cu nădejde spre pupă, în vreme ce tatăl lor stătea la cârmă. Zburau prin ceață ca niște marinari fără teamă.

După ce i-am întâlnit pe marinarii din Carolina, ca să nu mai spun nimic de cei aflați ceva mai la nord, nu mai cred în povestea excelenței grecești în materie. Micul oraș South Port e format aproape numai din piloți vădind, sunt convins, calități de marinari și de gentlemeni. Stând ancorați bine pe canal, era o plăcere să asculți vuietul brizanților care se spărgeau de bară, dar nu la fel de vesel era gândul de a înfrunta valurile mari la ieșire. Așa încât planul se ivi de la sine: pentru a putea trece, trebuia să adâncim suficient de mult un canal ce străbătea mlaștina de la New River spre Bogue Sound. De acolo puteam naviga prin apele interioare tot restul călătoriei, fără să mai întâmpinăm vreun fel de piedici. În acest scop, ne-am apucat sa punem la cale tot felul de planuri pentru a trece bar ca peste bancuri, așa că am împrumutat o lopată de la un prieten, căpitan de goeletă, pentru a adânci canalul ca să trecem în direcția aleasă. Furtuna, care bântuia dinspre nord-est mai mult, făcuse să crească nivelul apei în partea de vest a golfului, așa încât pâraiele și canalele s-au umflat și s-au revărsat.

Atunci n-am mai așteptat niciun moment, ci, îndreptându-ne spre canal, purtați peste mlaștină de o maree înaltă, mânați acum și de un zdravăn vânt de vest, ne-am încercat norocul de a răzbi în cealaltă parte, făcând uz de pricepere, inventivitate, cazma și lopată la nevoie.

Vorbind despre aceste locuri, cartea-pilot a coastei spune că aici apa nu trece niciodată de un picior adâncime; *Liberdade* a încercat și a trecut prin canal, deși călca două picioare și patru inchi, dovedind și de astă dată că norocul sau șansa îi ajută de obicei pe temerari, deși uneori, lasă locul ghinionului! Poate n-am fost prea clar în privința asta; chestiunea poate rămâne, așadar, în discuție.

M-am rătăcit într-un păienjeniș de smârcuri și pârâiașe ca re, după ce intram noi pe ele, păreau să ducă în toate părțile, numai în direcția bună pentru noi nu. Dar, după ce l-am chemat pe un vânător ce trecea prin apropiere, am luat-o pe dru mul cel bun, încredințat de succes. Cel mai uluit individ din toată Carolina de Nord părea să fie chiar vânătorul cu pricina, atunci când l-am întrebat dacă știe un canal care răspunde în cealaltă parte, încotro voiam să mergem.

— Păi, măi, străine, făcu el, păi bunică-meu l-a săpat, chiar el.

Eu am sărit în sus de bucurie, la gândul că omul putea să ne fie ghidul perfect.

— Păi, străine, făcu el la rugămintea mea, dacă există vreunul care să știe să te ducă prin canalul ăsta, apăi numai eu îs ăla.

După care adăugă, căzând oarecum pe gânduri:

— N-am mai auzit în viața mea să fi nimerit prin părțile as tea o barcă venită hăt din Brazilia. Și s-ar putea la fel de bine să răzbești și la fel de bine să nu răzbești. Păi, uite-l că-i taman colea. S-ar putea să răzbești și la fel de bine să nu…

Am încheiat târgul în pripă, iar pilotul meu s-a săltat la bord, înarmat cu o pușcă lungă, cu care, pe parcursul trecerii noastre, a băgat spaima în rațe. Am intrat pe gura canalului, aflat în apropiere, cu scotele largate. De îndată ne am dat seama că pilotul își cunoștea meseria. Smârcuri pline de trestie și ogoare de po rumb

apăreau când în tribord, când în babord, iar alteori dispăreau cu totul în spatele desișurilor în care intram, iar când barca trecea iute prin locurile mai strâmte, auzeai cum se frângeau ramuri de coastele ei. Dar toate au rămas în urmă, deși de multe ori am șters malul, când într-o parte, când în alta. La un moment dat, pe când eram încă pe canalul acela întortocheat, pilotul meu și-a aruncat pălăria în sus și a strigat din răsputeri:

— Gata, necazurile dumitale au luat sfârșit! Să fiu al naibii de nu! Și ai venit dumneata tot drumul ăsta din Brazilia nu mai ca să treci prin canalul lu' bunicu'! Măi, să fie!

Din vorbele lui am înțeles că trecuserăm cu bine de toate locurile dificile și așa a și fost. Încă înainte de a apune soare le, pilotul meu se căuta în buzunare ca să-mi dea rest la moneda de cinci dolari. Iar noi, cei de pe *Liberdade,* stăteam în amurg dinaintea unei budinci cu carne cum nu gustaserăm în toată călătoria, făcută din păsările pe care le doborâse tovarășul nostru în vreme ce trecuserăm prin mlaștini și lunci.

Omul s-a întors cu budinca aburind și a declarat că „una ca asta-i mai ceva decât cea de raton!"

A fost plăcută această etapă de navigație prin canalul să pat de bunicul său. În seara aceea, la focul de tabără, aprins lângă cherhanaua în apropierea căreia ancoraserăm noi, trei zeci de oameni zdraveni stăteau și trăncăneau despre isprăvile lor. Pilotul meu, cel mai iscusit vorbitor, îi făcea pe toți să se tăvălească de râs. Chiar și eu, mare amator de petreceri cum sunt, m-am ridicat bolnav de atâta râs de lângă focul acela. Fuseseră nemaipomenite snoavele lor cu isprăvi des pre ratoni și aligatori.

S-au spus multe istorii curioase, dar, întorcându-se mereu la călătoria canoei *Liberdade,* ei declarau, într-un glas, că „e cea mai grozavă chestie de la răzbel încoa'!".

Am luat asta ca pe un compliment.

— Și când se izbește ea de un banc de nisip, povestea pilotul, numai ce-l vezi pe căpitan sărind peste bord și pe flăcăul lui zdup și el din barcă și împing ei și împing, ba dădea o mâ nă de ajutor și femeia căpitanului.

A doua zi, în zori, am părăsit această plăcută tabără și, pe 28 noiembrie, la amiază, am ajuns la Beaufort. Primarul orașului, Bell, și o mulțime dintre concetățenii săi ne-au întâmpinat la debarcader și ne-au transmis mie și echipajului meu mult zgâlțâit de valuri un bun venit atât de călduros, încât chiar am simțit că ajunseserăm în patrie.

— Bun venit, bun venit acasă! a spus primarul. Am citit des pre pățaniile dumneavoastră și am urmărit cu mare interes și simpatie călătoria pe care ați făcut-o, așa cum a fost ea relatată, din când în când, prin ziare.

Așa am aflat noi câte rugăciuni au fost înălțate pe țărm pentru barca cea măruntă pierdută pe întinsul mării. Eram într-adevăr acasă, în America, căreia îi duseserăm dorul par curgând atâtea mii de mile pe ocean.

De la Beaufort la Norfolk și de aici la Washington a fost o călătorie de plăcere

pe apele interioare, având parte mai mult de vânturi favorabile și întinderi fără valuri.

Crăciunul l-am făcut la Chesapeake. Ce zi minunată și plăcută a fost, fără urmă de berbeci prin golf! Rațele care înotau prin fața bărcii, în vreme ce aceasta luneca liniștită înainte, n-aveau chef să zboare pe un vânt atât de blând, așa că se trăgeau degrabă în lături, înotând și dând din aripi, reușind să se țină departe, la mai bine de o bătaie de pușcă. Dar cum ne făcuserăm rost, în precedentul port, de un curcan cam măricel, pe care ne chinuiam să-l prăjim în bucătăria de la bord, priveam rațele fără să le fi pus neapărat gând rău. Cu curcanul acela și o budincă cu stafide ne-am ospătat pe *Liberdade* cum nu se poate mai bine.

Greu de spus care a fost cel mai vesel dintre Crăciunurile petrecute pe mare sau pe tărâmuri străine, cum e soarta marinarului. Dar sunt sigur că acesta a fost unul fericit.

A doua zi eram pe Potomac, bucurându-ne de aceeași vreme frumoasă și fiind la fel de veseli ca în ajun. Vânturi prielnice ne-au purtat prin toate canalele fluviului și norocul care a însoțit barca noastră de la început și prin perioadele de furtună de-a lungul drumului ne-a fost dat până la sfârșitul călătoriei, încheind-o cu niște zile blânde, însorite și plăcute.

Pe 27 decembrie 1888, un vânt de sud ne-a purtat până în portul Washington D.C., unde am ancorat pentru iarnă, am strâns velele, am făcut colac parâmele, după o călătorie plină de bucurii și de dureri, încununată de acea fericire care mângâie suferințele și regretele trecutului.

Am amarat-o pe *Liberdade* și i-am asigurat cablurile. Nu-mi mai rămâne de spus decât că, după ce ne-a purtat teferi și nevătămați prin primejdiile mărilor tropicale, pe lângă recife, bancuri, brizanți și prin furtuni, fără să ni se întâmple niciun necaz mai mare, am învățat să iubim mica noastră canoe așa cum iubești orice iese bun din mâna ta.

Dacă aș zice doar că nimeni n-a fost o clipă bolnav în tot cursul acestei călătorii ar însemna să spun doar o parte de adevăr. Soția mea, care s-a arătat destul de curajoasă și în stare să înfrunte cele mai amarnice furtuni, așa cum bine se știe că se dovedesc femeile câteodată, atât pe mare, cât și pe uscat, nu numai că s-a bucurat de o nezdruncinată sănătate, dar a dobândit și un ten mai interesant. La sfârșitul călătoriei, Victor a descoperit că se mai săltase cu un inch și că nu trecuse prin nicio sperietură zdravănă. Iar micul Garfieid, care crescuse și el puțin, continua să fie un băiat drăguț. Reușise să-și țină firea prin multe momente grele. Tot el a fost cel ce a stat la provă cu barbeta[129] în mână, gata să amareze iute barca *Liberdade* îndată ce am ajuns la debarcader, la capătul călătoriei.

Iar eu, în fine, așa cum se cuvine, am mai pierdut câteva livre în greutate, dar, la fel ca toți ceilalți am debarcat perfect sănătos. Și cumpănind acum totul, nouă,

[129] Bucată de parâmă pentru legarea bărcilor.

celor care am făcut întreaga călătorie ne-au rămas doar amintiri frumoase din această perioadă. Cu toate vicisitudinile sale, eu iubesc viața pe imensitatea oceanului și n-am regretat niciodată meseria pe care mi-am ales-o.

Dar a cam venit timpul să cobor de pe *Liberdade,* care se află amarată la chei, unde o voi și lăsa, de vreme ce ai mei s-au dat și ei jos teferi în port.

SFÂRȘITUL CANOEI *LIBERDADE*

Cam pe la mijlocul lui aprilie, *Liberdade* și-a desfăcut parâmele ce o amarau la docul din Washington și, ridicându-și velele dinaintea unui vânt strașnic de vest, și-a continuat drumul în josul fluviului Potomac, cu aceeași ușurință cu care urcase pe fluviu în decembrie, cu un vânt de sud. Apoi, luând-o spre New York, via

Baltimore și Philadelphia, prin apele interioare, călătoria a devenit o plimbare de plăcere.

Primăvara însuflețită îmbrăcase în vegetație amândouă malurile – cele mai frumoase veșminte. Iar călătorii descopereau acum, la întoarcere, că pădurile noastre din nord nu erau mai puțin fermecătoare decât minunatele nuanțe ale climatului de la tropice. Măcăleandrul scotea niște triluri parcă mai dulci decât toate cele auzite vreodată de oamenii echipajului meu, pentru că acum se aflau în țara pe care o iubeau atât de mult.

De la New York, *Liberdade* s-a îndreptat spre Boston, via New London, New Bedford, Martha's Vineyard, New Port și Taunton, în acest din urmă port barca fiind scoasă pe uscat.

Echipajul, aflat în capitala statului Massachussetts, se bucura de noutățile privitoare la nava trasă pe țărm.

Apoi *Liberdade* a fost amarată cum se cuvine la Boston, iar noi ne-am petrecut iarna printre prieteni. Aici l-am întâlnit, la un moment dat, pe omul care mă sfătuise, la Buenos Aires, să arunc încărcătura de fân de pe *Aquidneck* drept în mare.

Și pentru că nu am ascultat acest sfat, sunteți acum martori la lamentațiile căpitanului!

În cele din urmă, odată cu venirea primăverii, *Liberdade* a fost armată[130] din nou pentru a reface călătoria până la Washington unde, după ce a ajuns cu bine, își va încheia cariera la Institutul Smithsonian, onoare nesperată pe care mulți vor fi bucuroși să afle că și-a câștigat-o din plin.[131]

INTERVIU IMAGINAR CU JOSHUA SLOCUM, consemnat de ALFRED NEAGU

Slocum e un Magellan solitar. El întreprinde pentru prima oară cu un iaht de numai unsprezece metri, doar ceva mai mare decât o lotcă, același ocol al Pământului ca marele său predecesor. E drept, Slocum n-a descoperit alte lumi ca vechii exploratori. A descoperit însă că înconjurul Terrei se poate face și de unul singur. Dar cea mai mare revelație a sa a fost aceea a resurselor de care dispune omul în fața unei soarte adverse, pentru a demonstra că neșansa se poate transforma în contrariul ei. In cele două lucrări adunate în prezentul volum,

Joshua Slocum nu a apucat să ne relateze decât o parte din evenimentele pe care le-a trăit în doar câțiva ani din cei peste cincizeci petrecuți pe mare. De-ar fi avut răgazul și îndemnul de a așterne pe hârtie tot ceea ce a trăit pe întinderile

---

130 A da echipajului dispoziții pentru a urca pe navă și a fi gata pentru noi ordine.

131 Ambarcațiunea a fost depozitată undeva și n-a mai fost găsită de atunci (nota ediției americane).

oceanelor, mai multe cărți de-ale lui ar sta în vecinătatea celor ale lui Jack London, contemporanul său, cu care se înrudește prin biografie și dragoste de mare: amândoi au pornit de pe mare pentru a ajunge pe rafturile bibliotecilor, unul mai mult marinar, celălalt mai mult scriitor. Am consemnat acest interviu imaginar pentru a trăi iluzia că aflu din gura lui, și nu prin pana unui biograf, datele mai puțin știute ale vieții acestui înaintemergător al navigatorilor solitari.

Reporter: *Se spune că patria dumneavoastră a fost marea. Totuși, câteva coordonate mai precise privind copilăria și adolescența ne-ar ajuta în înțelegerea destinului dumneavoastră de navigator.*

Slocum: Așa cum aminteam și la începutul rândurilor despre călătoria mea în jurul lumii, m-am născut la mijlocul veacului, în 1844, pe pământul Canadei, în Noua Scoție, într-un loc de unde se vede Golful Fundy. Pe ale cărui ape mi-am început ucenicia pe la opt ani.

Și după mamă, și după tată mă trag din familii de marinari. Chiar dacă s-ar găsi vreun Slocum care să nu bată mările, și acela face măcar machete de nave și visează călătorii. Taică-meu era un eșuat pe țărm, ancorat zdravăn de o fermă din care trebuia să hrănească o familie numeroasă, cu nu mai puțin de unsprezece copii. Maică-mea a crescut și ea legănată de valuri, fiind fiica unui paznic de far din Golful Fundy. Așa că eu am marea în sânge din toate părțile, de parcă ar fi fost un fel de conspirație, și-am adunat în mine o colecție frumoasă de strămoși care nu-mi cereau decât s-o pornesc în larg. Numiți asta dragoste de mare, boală de familie sau fatalitate.

R: *Totuși, dincolo de aceste date de familie, care a fost momentul care v-a dat definitiv brânci spre mare?*

S: în primul rând a fost Golful Fundy. Niciun copil nu poate merge pe țărmul golfului fără să viseze la imensitatea oceanului, mai ales când urmărești respirația imensă a acestuia – mareea. Acolo e cea mai înaltă maree din lume, care ajunge la aproape 20 de metri și de două ori pe zi vezi cum vine oceanul peste tine, un fluviu de apă mai mare decât debitul tuturor apelor din lume, apoi se retrage, mutând țărmul la mile și mile depărtare în larg, spre orizont. Pe fostul fund de mare, noi, copiii, găseam cele mai ciudate viețuitoare acvatice prizoniere printre stânci, prin bălțile rămase. Golful acesta îți stârnește imaginația ca nimic altceva. Apoi erau corăbiile care împânzeau golful: niște catedrale de vele, una peste alta, corăbii care veneau din cele mai îndepărtate colțuri ale Pământului sau plecau într-acolo, unde era o lume misterioasă, ademenitoare, plină de aventuri despre care îi auzeai povestind pe cei abia coborâți la țărm. În al doilea rând a fost un incident: un brânci e mai bine spus. Cel care m-a făcut să ridic ancora în grabă, chiar mai repede decât aveam eu de gând, a fost tata.

Într-o zi, m-a trimis în pivniță să aleg niște cartofi, iar când a venit să vadă ce spor aveam la treabă, m-a găsit cioplind la macheta unei corăbii. În loc de laude, constructorul a încasat o bătaie părintească și și-a văzut prima operă navală făcută țăndări. Când am scăpat din mâi nile lui, nu m-am oprit decât la bordul unei nave de pescuit, unde m-am angajat bucătar. N-am prea strălucit printre cratițe și am

fost, rând pe rând, mus, băiat bun la toate și simplu marinar. La șaisprezece ani am traversat pentru prima dată Atlanticul, la bordul unei corăbii și am ajuns la Dublin, de unde m-am urcat pe o navă englezească și am pornit spre China. Lumea era a mea, în ciuda vieții aspre de pe nave. Frumoși ani! Totul era nou, totul minunat. Atunci mi s-a deschis lumea dinainte mai mare și mai splendidă decât îmi închipui sem eu în cele mai fantastice visuri ale mele și atunci am învățat să iubesc meseria de marinar.

R: *Ați avut o ucenicie foarte scurtă și la numai optsprezece ani erați al doilea secund, iar la douăzeci și cinci căpitan de navă.*

S: În 1869 comandam o goeletă care transporta cereale între San Francisco și Seattle. Dar prima comandă memorabilă a fost barcul *Washington.*

R: *În ce sens?*

S: În mai multe. Proprietarii navei făcuseră un plan foarte amplu de călătorie care prevedea, în prima parte, un transport de mărfuri generale până în Australia, de unde urma să ne îndreptăm spre Alaska, în vederea sezonului de pescuit somon, la Sydney, operațiile de încărcare-descărcare s-au desfășurat normal, nava a fost gata de drum la timp și, la plecare, aveam la bord un nou pasager: Virginia, soția mea, care mă va însoți de atunci în toate călătoriile, vreme de vreo paisprezece ani. Nu s-a temut niciodată de furtuni, de mare, de întinderile nesfârșite ale oceanelor și a fost alături de mine în momente foarte grele pentru navă și echipaj. Îmi aduc aminte de un incident în care soția comandantului a dovedit mai mult sânge rece și înțelegere a situației decât ofițerii aflați la bord. Eram pe *Northern Star,* una dintre cele mai frumoase și mai rapide nave de pe vremea aceea. La plecarea din New York, un ziarist a scris entuziast despre acest velier de 66 de metri, trei punți și 1800 de tone. Ba chiar și des pre Virginia care cântase acompaniindu-se la pian, spre bucuria musafirilor. Dar n-a trecut mult de la ridicarea ancorei și, ca urmare a unui incident între un marinar și un ofițer, ne-am trezit în plină revoltă la bord. Virginia a fost cea dintâi care și-a revenit din surpriză, a apucat câte un revolver în fiecare mână și i-a ținut pe răzvrătiți la respect, în vreme ce alți ofițeri îi dezarmau și-i izolau în cazarma lor de la teugă. Și nu ede mirare că s-au sfiit în fața revolverelor ei pentru că o văzuseră cât de bine se descurca cu jucăriile acelea pe când se distra vânând rechinii care dădeau târcoale navei. Cred că Virginia ar fi fost în stare oricând să comande o navă ca orice bărbat priceput în ale navigației. Și ea era un marinar de vocație. Și-a sfârșit zilele pe navă, lovită de boală. Păcat! Dar să ne întoarcem la călătoria cu *Washington.*

După plecarea din Sydney, ne-am îndreptat spre Pacificul de Nord, spre Alaska. În timpul acestei călătorii. Împreună cu echipajul, am construit la bord două bărci de pescuit în vederea sezonului de somon care ne aștepta. Se vede că bătaia din pivniță nu m-a vindecat de construcții navale. Erau primele bărci pe care le făceam și de atunci am construit mai multe, și mai mici, și mai mari. Am ajuns la Kasilof, în Alaska, am coborât echipamentul la țărm și n-a trecut mult și o furtună cumplită ne-a aruncat nava pe uscat, transformând-o, în scurt timp, într-o epavă acoperită de nisipul adus de valuri. Primul meu naufragiu! Ce ne rămânea acum de făcut? Nu

uitați că eram tânăr și eșecul la tinerețe e mai dureros decât oricând și-ți poate marca toată viața. Ne vom întoarce ca niște naufragiați, năpăstuiți de soartă, ce rând înțelegerea vreunui echipaj? Veniserăm pentru pescuit, aveam la țărm tot ce ne trebuia, așa că ne-am apucat de pescuit. În vreme ce peștele era rânduit în butoaie, o parte a echipajului, ajutată de niște băștinași, a construit o balenieră de vreo unsprezece metri lungime.

La încheierea sezonului de pescuit, care s-a dovedit foarte rodnic, am încărcat butoaiele în balenieră și în cele două bărci mai mici și am pornit spre Kodiak, unde am găsit două nave ce se îndreptau spre casă.

Pierduserăm noi ambarcațiunea, dar nu și timpul. Proprietarii lui *Washington* au fost mulțumiți de isprava noastră și mi-au încredințat comanda unei alte nave, ceea ce era mai mult decât o reabilitare.

R: *Spuneați că ați construit și ambarcațiuni mai mari.*

S: Da, coca unei nave de 150 de tone. În 1873 l-am întâlnit, la Manila, pe un oarecare Jackson, care avea niște planuri pentru o astfel de navă și nu știu ce mi-a venit că m-am angajat să i-o construiesc. Cu nevasta și cei patru copii m-am stabilit pe coastă, la vreo șaizeci de mile de Manila, ca să fim mai nestânjeniți, m-am gândit eu, și ne-am apucat de lucru. Pentru ai mei era o mare bucurie să aibă prilejul de a sta săptămâni întregi la țărm, să se joace prin pădure și pe plajă. Toți cei patru copii se născuseră pe nave, în largul mării sau în porturi și, înainte de a vedea cum arată o câmpie sau un deal, zăriseră întinderea mării și creasta valurilor. În vremea asta, noi am ridicat o baracă, să avem unde locui și apoi am atacat jungla pentru a face scânduri și elementele de schelet ale navei. Dar nici de data asta lucrurile nu s-au desfășurat fără incidente. Parcă într-adins ca să am eu ce povesti, după ce-am pregătit tot materialul lemnos, băștinașii mi-au adus la cunoștință că niște dulgheri din Manila puseseră la cale să dea foc stivelor de scânduri, ca să scape de concurență. Am păzit materialul cu arma în mână și, până la urmă, am terminat nava. Numai că pentru lansarea la apă am fost nevoiți să luăm măsuri asemănă toare împotriva acelorași „colegi” care-și puseseră în gând să arate că Slocum nu-i în stare să facă decât cel mult niște bărci amărâte. Din banii pe care i-am luat pentru această navă mi-am cumpărat o goeletă frumoasă și sprintenă, *Pato,* de 90 de tone. Frumoase vremuri!

R: *Fiecare navă a fost un izvor de neprevăzut și aventuri?*

S: Aproape. Navele se nasc pentru aventură și în privința asta nu te dezamăgesc niciodată. Fiecare are propriul ei destin și, într-un chip foarte ciudat, se insinuează în destinul tău. Mă gândesc la *Pato,* atât de mică și iute. Ea mi-a îngăduit să arăt cât de repede poate naviga comandantul Slocum atunci când e nevoie. Sprinteneala ei mi-a permis ca, în numai două săptămâni, să fac trei drumuri de la Manila la Reciful Primejdios de Nord, deci la o distanță de peste 400 de mile, și să recuperez cea mai mare parte a încărcăturii unei nave britanice eșuate. Când am ajunsa patra oară, n-am mai găsit nici urmă din epava pe care vânturile și valurile o desprinseseră de pe recif și o mătura seră spre adâncuri. Tot cu *Pato* eram când, într-o zi, după plecarea pachebotului rapid s-a descoperit că

acesta uitase pe chei un sac poștal. Jenă mare pentru cei de la companie, pentru că, până la următorul vapor, era vreme multă și însemna mare întârziere. Am săltat sacul la bordul lui *Pato* și am pornit după vasul poștal, renumit pentru viteza lui, l-am ajuns și m-am întors. Brusc nava *Pato* a fost eroina zilei și a fost ținută la mare preț. Eu am profitat de aura care o înconjura și am vândut-o pe bani buni, cu care l-am cumpărat pe *Amethyst,* un bare de 40 de tone. *Amethyst* a avut o viață liniștită, de salahor. Am cărat mult cu el: cherestea din Filipine în China, cărbune de la Nagasaki la Vladivostok, ba chiar și gheață de la Hakodate la Hong Kong, praf de pușcă de la Shanghai la Hainan și altele. Îmbătrânise când l-am vândut. A mai luat, apoi, parte la câteva sezoane de pescuit balene și s-a sfârșit printre ghețurile arctice. A urmat *Northern Star,* de care am pomenit în legătură cu revolta echipajului.

Și, în fine, ajungem la *Aquidneck,* pe care l-am iubit mult. La bordul lui am fost fericit, dar am încercat și cele mai mari dureri. O parte le-am spus în relatarea călătoriei cu canoea *Liberdade.* Pe *Aquidneck* a călătorit prima oară și cea de-a doua soție, la bordul său am cunoscut nenorocirea epidemiei și durerea de a mă vedea naufragiat, fără speranță, la marginea junglei Americii de Sud.

R: *E uimitor cum ați reușit ca, dintr-un naufragiu,* sâ *faceți de fiecare datâ începutul unei noi aventuri pe mare, și asta de mai multe ori.*

Dar cum ați ajuns de la Liberdade *la* Spray?

S: După călătoria cu *Liberdade,* care s-a bucurat de multă apreciere în ziarele vremii, am rămas la țărm și abia atunci am descoperit că fără navă de fapt tot un amărât de naufragiat eram, fără bani și fără șansa de a câștiga destul ca să-mi întrețin familia. Navigația cu vele își trăia ultimele zile, iar goeletelor minunate li se tăiau catargele, ca și cum ai tăia aripile unui albatros, pentru a fi transformate în simple șlepuri de cărbune. Nu prea mai era nevoie de comandanți care cunoșteau capriciile vântului și valurilor, ci de căpitani pentru vapoare. Eu pe vapor n-am urcat decât ca pasager. Viața mea erau navele cu vele. Am rămas câțiva ani la țărm, dar uscatul nu mi-a îngăduit să prind niciodată rădăcini. N-am fost fericit nici după apariția la Boston, în 1890, a relatării aventurii canoei *Liberdade.* Atunci am avut prilejul să mă întâlnesc cu *Spray* și ce a urmat se cunoaște. Călătoria a fost minunată. Am fost fericiți și eu, și *Spray* vreme de trei ani cât am bătut mările înconjurând Pământul. Dar, la întoarcere, ne-am trezit sub o constelație mai puțin favorabilă decât cea care ne călăuzise pe ape: era război, nimănui nu-i prea păsa de isprava noastră, lumea avea ne cazurile ei și ne-a uitat. Am scris jurnalul călătoriei, apărut periodic în revista *Globe,* sperând ca măcar *Spray* să se bucure de mai multă trecere. Am vrut să-l prezint pe *Spray* la Expoziția Universală de la Paris, dar organizatorii americani au preferat să expună… o ambarcațiune norvegiană! Am încercat să mă fac fermier: n-am reușit.

Mâinile îmi erau mai obișnuite cu scotele și timona decât cu sapa și cazmaua. Fiecare cu uneltele lui. Cu menirea lui. Soarta mea a fost marea și m-am străduit cel puțin să fiu un bun marinar.

R: *Ne puteți împărtăși noul proiect care știm că vă preocupă?*

S: Eu și bătrânul *Spray,* după câțiva ani nu prea fericiți la țărm, ne pregătim din nou de drum. De data asta vrem să urcăm pe cel mai mare fluviu, pe Amazon, nu din dorința de a stabili un record, ci pentru că e o apă destul de mare ca să ne ispitească. De câte ori am trecut prin dreptul gurilor sale am jinduit să urc pe cursul lui, cât mai departe, în adâncul acelor jungle necunoscute. Plecăm mâine…

P.S. Joshua Slocum și Spray *au fost punctuali la întâlnirea cu marea și au pornit la drum în ziua de 14 noiembrie* 1909. *De atunci nu i-a mai văzut nimeni. După ce-au săltat ancora, vânturile și valurile mari ridicate exact în cinstea lor i-au înălțat direct deasupra norilor și acolo sus navighează și acum laolaltă cu mirajul marilor nave și navigatori din toate timpurile, îmbogățind mitologia mării cu încă o legendă.*

Iar când urmărești atent învârtejirea norilor, uneori vezi prova lui Spray *cum despică valurile oceanului de deasupra. Și, la fel ca pilotul de pe* Pinta, *comandantul Slocum se arată uneori la timona vreunei nave în dificultate. Eu l-am întâlnit!*

Cuprins

INTERVIU IMAGINAR CU JOSHUA SLOCUM, consemnat de Alfred Neagu 233

Joshua Slocurn s-a născut în 1844 în Noua Scoție, Canada. A străbătut mările și oceanele la bordul unor veliere celebre, făcând prima circumnavigație solitară a lumii. Cărțile sale au inspirat generații întregi de aventurieri. Pe 14 noiembrie 1909, cu intenția de a explora fluviile Orinoco și Amazon, Slocum a pornit la bordul stupului *Spray* în ultima sa călătorie, dispărând pe mare.

A trecut prin cumplitele furtuni ale Capului Horn, i-a înfruntat pe pirații mauri și pe cei friegieni, a vizitat insula lui Robinson Crusoe și pe cea care i-a fost ultim adăpost lui Napoleon Bonaparte. În multele sale călătorii pe oceanele lumii, Joshua Slocum s-a întâmplat să și naufragieze, dar nu s-a dat bătut: și-a construit un alt vas și a pornit mai departe. A fost primul om care a făcut de unul singur înconjurul Pământului, la bordul slupului *Spray,* la sfârșitul secolului al XIX-lea. E drept, recordul nu a rezistat timpului, însă cărțile sale da. *Navigând singur in jurul lumii* și *Călătoria ambarcațiunii Liberdade* sunt titluri clasice ale literaturii de călătorie, printre cele mai frumoase, palpitante și autentice istorisiri scrise vreodată. În acest volum le aveți pe amândouă.